Early Journal Content on JSTOR, Free to Anyone in the World

This article is one of nearly 500,000 scholarly works digitized and made freely available to everyone in the world by JSTOR.

Known as the Early Journal Content, this set of works include research articles, news, letters, and other writings published in more than 200 of the oldest leading academic journals. The works date from the mid-seventeenth to the early twentieth centuries.

We encourage people to read and share the Early Journal Content openly and to tell others that this resource exists. People may post this content online or redistribute in any way for non-commercial purposes.

Read more about Early Journal Content at http://about.jstor.org/participate-jstor/individuals/early-journal-content.

JSTOR is a digital library of academic journals, books, and primary source objects. JSTOR helps people discover, use, and build upon a wide range of content through a powerful research and teaching platform, and preserves this content for future generations. JSTOR is part of ITHAKA, a not-for-profit organization that also includes Ithaka S+R and Portico. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

I. Abhandlungen.

Das rechtliche Verhältniss der taxischen Post zu den Staatseisenbahnen.

Von R. Mohl.

Eine grossartige neue Gestaltung gesellschaftlicher Zustände und Mittel macht sich in weiten Kreisen fühlbar. Selbst solche Gebiete des Lebens, welche unmittelbar durch die neue Einrichtung gar nicht scheinen berührt werden zu können, haben oft bedeutende Folgen derselben zu verarbeiten.

Diess zeigt sich denn jetzt wieder bei den Eisenbahnen. Welche grosse Umwandlungen haben dieselben bereits erzeugt, und zwar nicht etwa nur in gewerblicher, sondern auch in rein menschlicher, in staatlicher, in militärischer Beziehung! Und wahrlich ein kühner Scharfsinn wäre es, der es unternähme, anzudeuten, was künftig noch Alles durch dieses jüngste unserer Verbindungsmittel wird zu Stande gebracht oder abgeändert werden. Manches steht anscheinend so ferne, dass es lächerlich däuchen könnte, es in irgend eine Verbindung mit Eisenbahnen zu bringen; dessen ungeachtet wird es, vielleicht wesentlich, durch dieselben betroffen. So z. B. das Recht. Niemand sicherlich würde auf den ersten Blick an eine Beziehung desselben zu den Schienenwegen denken; und dennoch ist auch diese Sphäre des menschlichen Denkens und Handelns nicht ganz unberührt

geblieben von dem sausenden Gange der Locomotive. Aus Veranlassungen der Eisenbahnen ist bereits die Lehre von den Zwangsabtretungen sehr ausgebildet worden; über Schadensersatz, sowie über mancherlei Verbrechensarten wird manches Neue dem bisher Genügenden beigesetzt werden müssen; die Benutzung der Schienenwege zu militärischen Zwecken wird neue Dienstbarkeiten des öffentlichen Rechtes hervorrufen; die Rechtsverhältnisse eines der für Gesittigung und Leben wichtigsten Anstalten, der Post, sind durch ihr Verhältniss zu den Eisenbahnen manchfachst berührt worden; und so vielleicht noch Weiteres.

Es ist wohl gestattet, Verwunderung darüber zu äussern, dass noch so wenig geschehen ist, diese verschiedenen Seitenwürkungen der grossen Erfindung zu erörtern und zurecht zu legen. Die meisten derselben sind noch gar nicht ernstlich ins Auge gefasst worden. Allerdings wird die Würklichkeit sich schon selbst fühlbar machen; allein es ist doch in der Regel besser, wenn man neuen Zuständen und Imperativen mit Bewusstseyn entgegentritt. Sie werden vor einem würklichen Eingreifen in das Leben ruhiger und richtiger erwogen, und eine gefasste Vorbereitung kann Stoss und Hader vermindern. — Namentlich dürfte in dieser Richtung unseren Rechtsgelehrten ein Vorwurf zu machen seyn. Noch gar wenig und fragmentarisch sind die oben angedeuteten rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen erörtert worden [1]). Und doch sind dieselben gewiss wichtig; auch ist es sehr an der Zeit, dass sie erwogen werden, da sich die Fälle, welche einer Entscheidung practisch bedürfen, allmählig mehren. Die Gründe aber, welche in Ständeversamm-

1) Wir wenigstens kennen nur folgende, sich sämmtlich nur auf das Verhältniss der taxischen Post zur Taunusbahn beziehende, und grösstentheils nicht öffentlich bekannt gemachte Schriften: Andeutungen über das Verhältniss der f. thurn und taxischen Postverwaltung zur — — freien Stadt Frankfurt, besonders hinsichtlich ihrer Entschädigungs-Ansprüche in Betreff der Taunus-Eisenbahn-Unternehmung. 1839 (lithogr. in Fol.); Promemoria des Ausschusses des vereinigten Eisenbahn-Comités. 1840, 4.; Scharff, Die Ansprüche und Rechte der tax. Post gegenüber den Eisenbahn-Unternehmungen. Frankf., 1840, 8. Von diesen drei Schriften sind die beiden ersten blosse Schriftsätze streitender Parteien, also einseitig und übertreibend (doch die zweitgenannte weit weniger als die für Taxis abgefasste); die dritte ist unabhängiger aber nicht erschöpfend.

lungen die Besprechung der einen oder der andern dieser Fragen als unklug und unnöthig verwirrend erscheinen lassen konnten, bestehen für wissenschaftliche Erörterungen von Privatpersonen in keiner Weise.

Unter diesen Umständen will es uns nicht unpassend dünken, wenn wir einen Beitrag zur Feststellung dieses Theiles unseres öffentlichen Rechtes zu geben versuchen. Zwar ist der Gegenstand zu umfassend, um in diesen Blättern nach seiner ganzen Ausdehnung behandelt zu werden; allein auch schon die Behandlung einer einzelnen besonders wichtigen Frage ist wohl annehmbar.

Als wichtig glauben wir nun aber besonders das Verhältniss zwischen Posten und Eisenbahnen ansehen zu sollen. Es handelt sich dabei von bedeutenden Interessen für beide Anstalten, ja selbst, je nachdem eine Entscheidung gegeben wird, von der Möglichkeit zu bestehen für die eine oder die andere. Ein gerechtes Abkommen ist somit sicherlich Bedürfniss. Und wenn es einerseits ungerecht, undankbar und unklug wäre, würklich begründete Rechtsforderungen der alten Anstalt, welche so lange die wichtigsten Dienste leistete und auch künftig nicht entbehrt werden kann, zu missachten: so ist auf der andern Seite nicht zu vergessen, dass die Eisenbahnen unnöthige fremdartige Lasten zu tragen nicht im Stande sind, und durch deren Aufladung häufig unmöglich würden; dass es überhaupt höchst unvernünftig wäre, eine vervollkommte neue Einrichtung der Mitwerbungs-Unfähigkeit einer verwandten älteren zum Opfer zu bringen.

In der Regel wird das Verhältniss der Posten zu den Eisenbahnen nur aus dem Gesichtspuncte der Beeinträchtigung des Fortschaffungs-Rechtes der erstern durch die Schienenwege betrachtet, und desshalb nur die Frage untersucht, ob hieraus Rechtsansprüche an die Bahnen entstehen? Sicherlich ist diess auch die Hauptfrage. Allein zur vollständigen Auseinandersetzung des Rechtszustandes beider gehört doch offenbar auch noch die Erörterung eines zweiten Punctes: ob nämlich die Post berechtigt sei, die Benützung einer Eisenbahn zu ihren Zwecken zu fordern? Diese Frage ist weniger in Streit gekommen, weil sie häufig von der Staatsgewalt kurzweg entschieden, und dieses sogar als

Mittel zur Beilegung der Hauptfrage benützt worden ist. Allein beide hängen keineswegs nothwendig zusammen, und es beruht auch die rechtliche Entscheidung beider auf ganz verschiedenen Grundlagen. Wir werden daher unten beide abgesondert untersuchen.

Aber wir hoffen Billigung zu finden, wenn wir unsere Erörterung auf Eine bestimmte Zusammenstellung von Posten und Eisenbahnen beschränken. Der erste Blick auf die möglichen Verhältnisse des Betriebsrechtes von Eisenbahnen und von Posten zeigt nämlich, dass deren sechs verschiedene nicht nur denkbar sind, sondern dass sogar dieselben sämmtlich in der Würklichkeit, und beinahe alle in Deutschland, bereits bestehen oder wenigstens in der nächsten Zeit ins Leben treten werden. Nicht selten finden sich selbst davon mehrere neben einander in einem und demselben deutschen Staate.

Erstens nämlich kann sowohl die Eisenbahn als die Post in den Händen des Staates seyn, dieser aber beide selbst auf eigene Rechnung verwalten. — So z. B. ist es in Baden; ferner seiner Zeit in Hannover, in Oesterreich und Baiern bei den Staatseisenbahnen; von ausserdeutschen Staaten gehört namentlich Belgien hierher, wenigstens hinsichtlich der Briefpost.

Zweitens ist die Post Staatsanstalt, die Eisenbahn dagegen im Privatbetriebe. — So durchweg in Preussen und im K. Sachsen; in Baiern bei der Müncher-Augsburger Bahn; in Oesterreich bei der Ferdinands-Nordbahn, der lombardischen Bahn u. s. w. Ausserdem sind Frankreich, England und die Staaten der nordamerikanischen Union hinsichtlich der Briefpost in diesem Verhältnisse.

Drittens. Die Eisenbahn gehört dem Staate, die Post aber ist in Privathänden und zwar mit monopolistischen Rechten. — So seiner Zeit in Württemberg; im Grossherzogthume Hessen und in Frankfurt bei der Nord-Südbahn; in Kurhessen.

Viertens kann dasselbe Verhältniss stattfinden, nur mit dem Unterschiede, dass der Post keine ausschliessenden Rechte zustehen. — Diess ist der Fall in Belgien hinsichtlich der Fahrposten.

Fünftens sind sowohl Post als Eisenbahn im Privatbetriebe, erstere mit ausschliessenden Transportrechten. — Beispiel: die Taunusbahn und die grosse sächsisch-bairische Bahn im Herzogthume Altenburg.

Endlich sechstens tritt dasselbe Verhältniss ein, jedoch ohne Monopol-Ansprüche auf Seiten der Post. — Solches findet sich bei allen französischen und englischen Bahnen hinsichtlich der gewönlichen Personen-Posten (Messagerien und *stage-coachs*).

Von diesen sechs verschiedenen Verhältnissen giebt nur ein einziges zu keinen rechtlichen Schwürigkeiten Anlass; nämlich das von Staatseisenbahn und Staatspost. Hier ist gar keine Verschiedenheit der Interessen oder Rechte; ein und derselbe Eigenthümer und Verwalter benützt sie beide, und macht sie für dieselben Zwecke gegenseitig dienstbar. Schon verschieden ist der Fall bei den Verhältnissen einer Staatseisenbahn und einer Privatpost ohne Monopol, oder einer Privatbahn und Privatpost ohne Monopol. Hier finden zwar ebenfalls keine gegründeten Forderungen der Posten wegen Beeinträchtigung ihres Betriebes statt, weil zwar wohl Verschiedenheit der Interessen, allein kein Recht auf Seiten der Post, die neue Mitwerbung in der Fortschaffung irgendwie zu behindern, besteht. Dagegen muss die Frage über die Benützung der Bahn durch die Post hier schon zur Entscheidung kommen. Und gar beide, oben bezeichnete, Streitpuncte drängen sich auf bei den drei übrigen Zusammenstellungen, da nämlich wo Staatspost mit Privateisenbahn, oder monopolistische Privatpost mit Staatseisenbahn, endlich solche Post mit Privatbahn zusammentrifft.

Die Erörterung aller dieser fünf möglicherweise streitenden Verhältnisse ist in dem uns gesteckten Raume unmöglich. Wenn aber einmal eine Wahl geboten ist, so scheint die Zusammenstellung einer Staatseisenbahn und einer Privatpost mit Monopol den Vorzug zu verdienen. Sie bietet nicht nur die meisten rechtlichen Schwürigkeiten dar; sondern verspricht auch in der nächsten Zeit von grosser practischer Wichtigkeit zu werden. Gerade die bedeutendsten derjenigen Staaten, welche ihre Posten einem Privatmanne als nutzbares Eigenthum abgetreten haben, sind eben im Begriffe auf öffentliche Kosten und in öffentlicher Verwaltung Eisenbahnen anzulegen [1]). Und da noch, so viel bekannt ist, von keiner Seite über das fragliche

1) Nämlich Württemberg und das Grossherzogthum Hessen. Kurhessen kann auch wohl nicht lange mehr zurückbleiben.

Verhältniss Grundsätze aufgestellt worden sind, somit ein Beharren auf einem falschen Satze noch für Niemand zur Ehrensache geworden ist, so kann auch die Theorie noch hoffen, sich Geltung zu erwerben.

Dass die besonderen Verhältnisse der fürstlich taxischen Lehensposten bei der Unsersuchung unmittelbar berücksichtigt werden, ist wohl um so weniger einem Anstand unterworfen, als eine Zusammensteltung von Staatseisenbahn und Privatpost mit Monopol wohl nirgends besteht, als eben hier.

II.

Wird die taxische Post durch den Betrieb einer Staatseisenbahn in wohlbegründeten Rechten beeinträchtigt und stehen ihr also Ansprüche an den Staat zu?

Es sei erlaubt, einige allgemeine Bemerkungen vorauszuschicken.

Darüber kann im Allgemeinen nicht wohl eine Meinungsverschiedenheit stattfinden, dass eine Post durch den Betrieb einer mitwerbenden Eisenbahn einen Ausfall in ihren bisherigen Einnahmen erleiden muss. Mag es auch seyn, dass der durch die Eisenbahn vermehrte Verkehr einige Vermehrung der der Post verbleibenden Versendungen, namentlich auch auf den Nebenstrassen, nach sich zieht [1]: so gleicht dieses doch den Schaden auf der Hauptroute wohl nicht aus. Die Fortschaffung

1) So wird z. B. angegeben, dass der Ertrag der Briefpost in den Vereinigten Staaten nach der Eröffnung vieler und grosser Eisenbahn-Linien um $^1/_{10}$, ferner derselbe in Belgien im Jahre 1836 nach Eröffnung der Bahn um einige hunderttausend Franken zugenommen habe. S. Scharff, Ansprüche und Rechte, S. 50. — Uebrigens ist leicht einzusehen, dass hier noch zahlreiche und vor Allem genaue Erfahrungen gemacht werden müssen, ehe ein bestimmtes Urtheil möglich ist. Es können auch ganz andere Umstände die Vermehrung des Briefwechsels veranlasst haben, so dass bei obiger Annahme ein vollständiges *post hoc, ergo propter hoc* statt fände; und es fragt sich namentlich, ob der Mehrertrag nicht von veränderten Einrichtungen, z. B. von einem wohlfeileren Transporte der Postfelleisen, herrührte. Davon nicht zu reden, dass in beiden Fällen die Briefbeförderung Monopol der Post blieb, was keineswegs nothwendig ist bei Eröffnung einer Mitbewerbung durch eine Eisenbahn.

von Personen mittelst der fahrenden Post hört, aller Erfahrung gemäss, zwischen den von der Eisenbahn berührten Orten ganz auf. Ebenso die Besorgung schweren Gepäckes. Und wenn der Post nicht etwa die Versendung der Briefe und der leichteren Päckereien irgendwie künftig vorbehalten ist, so ziehen sich natürlich solche vor Allem auf die Eisenbahn. Diese Verminderung in den Posteinkünften ist aber um so bedeutender, als Eisenbahnen nur zwischen Orten angelegt werden, welche schon bisher in lebhaftem Verkehre standen, und als die Bahnen selbst von entfernteren, auf die Endpuncte convergirenden oder mit ihnen parallellaufenden, Strassen den Verkehr magnetisch an sich ziehen. — Eine Verletzung des Interesses der Post durch eine Eisenbahn ist also unbedingt zuzugeben.

Allein diess ist freilich noch kein rechtlicher Grund zu einer Beschwerde und zu Forderungen auf Beschränkungen des Bahnbetriebes. Solche Ansprüche können erst entstehen, wenn ein Recht der Post durch den neuen Eisenbahnbetrieb verletzt ist. Denn kann dieses nicht erwiesen werden, so ist einfach die Folge einer industriellen Mitwerbung vorhanden, welche allerdings für die Betheiligten sehr unangenehm seyn kann, allein nach allen Grundsätzen unseres Gewerberechtes und unserer Gewerbeeinrichtungen getragen werden muss, und sogar noch als ein Vortheil für die Gesammtheit willkommen geheissen wird.

Von einer Rechtsverletzung aber kann natürlich nur in dem Falle die Rede seyn, wenn und soweit die Post ein ausschliessliches Recht auf die gewerbmässige Fortschaffung gewisser Gegenstände hat, solche nun aber auch von der Verwaltung der Eisenbahnen befördert werden wollen. Und zwar muss ein Vorrecht dieser Art strenge nach Daseyn und Ausdehnung erwiesen seyn. Eine rechtliche Präsumtion tritt in keinem Falle dafür ein, da Monopole und Privilegien eine solche gegen sich haben. In dem Begriffe der Post aber an und für sich, (als einer Anstalt zu zweckmässiger Fortschaffung von Briefen, Päckereien und Menschen zu bestimmten Zeiten, von bestimmten Orten und an solche, endlich für bestimmten Lohn,) liegt die Nothwendigkeit eines ausschliessenden Rechtes lediglich nicht. Alle Geschäfte einer Post können auch im Falle einer vollständigen Mitwerbung, wenn schon natürlich mit geringerem Gewinne, betrieben werden.

Selbst die Briefbeförderung kann, so weit allgemeine Gründe in Betracht kommen, nur aus Zweckmässigkeits-Erwägungen, nicht aber aus strengen, aus der Sache selbst fliessenden, Rechtsansprüchen der Post ausschliesslich zugewiesen werden [1]). Das würkliche Bestehen so vieler Posten ohne alles Monopol liefert den thatsächlichen Beweis des Gesagten.

Angenommen nun aber, dass eine Post würklich ein ausschliessliches Recht so wie einen Eingriff einer Eisenbahn nachweisen kann, so entsteht jetzt wohl die weitere Frage, welche Ansprüche sie gegen diese Bahn geltend zu machen befugt ist?

Gewöhnlich wird hierauf, als sich von selbst verstehend, die Antwort ertheilt, dass der Post eine ihrem Verluste entsprechende Entschädigung zu gewähren sey. Allein es mag leicht gezeigt werden, dass diese Antwort in solcher Allgemeinheit vom rechtlichen Standpuncte aus unrichtig ist, und dass vielmehr unterschieden werden muss.

Ist die das Postmonopol verletzende Eisenbahn eine Privatunternehmung, so steht der Post offenbar zunächst nur das Recht zu, von der Eisenbahn die gänzliche Unterlassung derjenigen Betriebs- und Fortschaffungs-Arten zu verlangen, auf welche sie, die Post, ein Monopol hat; also z. B. die Förderung von Briefen, von Geldern, von Päckereien unter einem bestimmten Gewichte. u. s. w. Allein keineswegs steht es ihr zu, ihr ausschliessendes Recht einseitig und willkürlich in eine ganz andere Art von Rechtsansprüchen an Dritte zu verwandeln, z. B. in

---

1) Dafür, dass der Staat eine Briefpost habe, sprechen sehr bedeutende Gründe, nämlich der Sicherheit und der allgemeinen Ausdehnung der Anstalt. S. Mohl, Polizeiwissenschaft, Bd. II, S. 386; Rau, Finanzwissenschaft, S. 220 fg. Allein hieraus geht noch nicht mit Nothwendigkeit der Anspruch auf ein Monopol hervor. Wenn nur der Staat seine eigene Briefpost hat, mögen Andere daneben es etwa auch versuchen. Erst der Wunsch, doppelte Ausgaben zu Erreichung Eines Zweckes zu vermeiden, und die Berücksichtigung der Unbilligkeit, dem Staate Mitwerbung auf den einträglichen, Alleinbetrieb auf den wenig lucrativen Cursen zuzumuthen, führt zu dem Grundsatze, dass die alleinige Besorgung der Briefe durch die Staatspost zu wünschen sei. Nicht der Bemerkung bedarf es aber, dass diese Gründe in keinem Falle für ein Monopol einer Privatpost sprechen würden, sondern eher dagegen: und dass selbst eine solche Privatpost, welche an die Stelle einer Staatspost getreten ist, mehr nachtheilig von ihnen berührt wird.

eine Forderung auf Dienstleistungen oder auf Geldbezahlung von Seiten dieser Dritten. Nun von zwei Dingen das eine. Entweder ruft die Post, wozu sie berechtigt ist, den Schutz des Staates zur Aufrechthaltung ihres Monopols auf, und erlangt denselben. In diesem Falle ist natürlich gar kein Grund zu einer Entschädigung vorhanden, denn es tritt kein Schaden ein. Oder aber die Post will (etwa aus Scheu vor der öffentlichen Meinung) ihre Beschränkungs-Rechte nicht geltend machen, und es ist somit in Ermanglung eines Klägers auch kein Richter zu deren Schutz vorhanden. Dann kann abermals keine Entschädigung verlangt werden, weil die Post nur auf ihr Monopol, nicht aber auf eine Geldsumme von Dritten, welche sie nicht gerichtlich verfolgen will, ein Recht hat; und es bleibt ihr nichts übrig, als der neuen Gestaltung der Dinge ihren Lauf zu lassen. — Wenn daher dennoch nicht selten einer mit Monopol versehenen Post thatsächlich von einer neuen Eisenbahn eine Entschädigung gegeben wird, so geschieht diess in Folge freiwilligen Uebereinkommens, und wegen des gemeinschaftlichen Nutzens einer friedlichen Auseinandersetzung. Die Bahn kann sich nicht wohl Jahre lang der Gefahr, ihren Betrieb durch gerichtliche Aufrechterhaltung des Postmonopoles plötzlich eingestellt zu sehen, aussetzen; überdiess wird Rechtsgefühl und Berücksichtigung der öffentlichen Stimme ihren Eigenthümern untersagen, im Zustande unrechtlicher Anmassung zu seyn. Ebenso hat aber auch die Post triftige Gründe, ihr Recht nicht auf die Spitze zu treiben. Es kann ihr nicht gleichgültig seyn, aus der Stelle einer Hauptbeförderin der Gesittigung in die einer eigennützigen Feindin eines riesenmässigen Fortschrittes der geselligen Zustände herabzusinken. Auch möchte es nicht immer gerathen seyn, den Staat durch solches Verhalten zur Untersuchung und practischen Lösung der Frage zu nöthigen, wie weit sein jus eminens im Falle eines unversönlichen Widerstreites zwischen einem Privatrechte und dem öffentlichen Wohle gehe.

Anders freilich verhält es sich, wenn der Staat die Eisenbahn erbaut und gegen die Post benützt. Eine solche Beeinträchtigung des Monopoles der letztern kann in diesem Falle nur aus dem Gesichtspuncte der Expropriation von Privateigenthum zu Staatszwecken betrachtet werden. Es mag dabei an der Ein-

haltung der zu solchem Verfahren vorgeschriebenen Formen fehlen; allein in der Sache selbst liegt nichts anderes vor. Eine Expropriation dieser Art ist zwar unzweifelhaft erlaubt; allein eben so unbestreitbar ist die Verpflichtung zu einer gerechten Entschädigung. Hier also ist allerdings der Anspruch auf Entschädigung für die Post unmittelbar begründet. Das Verfahren zur Bestimmung des Betrages der Entschädigung ist nach den Gesetzen jedes Staates über Expropriation einzuleiten.

Sind diese allgemeinen Grundsätze richtig, so ist auch klar, dass die Beantwortung der Frage, ob die taxische Post durch eine Staatseisenbahn beeinträchtigt und zu Entschädigungs-Forderungen berechtigt sey, wesentlich von der Erörterung der Vorfrage abhängt, ob und welche ausschliessende Rechte derselben eingeräumt sind?

Zur völlig klaren Auffassung der Verhältnisse ist es nöthig, dass man sich erst die wesentlichsten Momente der Geschichte des taxischen Postwesens vergegenwärtige. Sind auch allerdings manche Puncte aus der früheren Periode nicht ausser Streit, und waren die Kämpfe zwischen den taxischen Publicisten und den Vertheidigern der Territorialrechte oft bitter genug: so kommt es auf diese einzelnen Streitfragen nicht mehr an. Die entscheidenden Momente liegen jetzt anderswo.

Bekanntlich zerfallen die Schicksale und Rechtsverhältnisse der taxischen Post in drei wesentlich verschiedene Abschnitte, nämlich in die Zeit der Reichspost, in die des Rheinbundes, und in die der jetzigen Lehensposten.

Im deutschen Reiche war die taxische Post allmählig aus einem kleinen und sogar ausländischen Anfange zu einem Theile der Reichsregierung und zu einer an Umfang und Leistungen bedeutenden Anstalt angewachsen. Doch fehlte dieser Reichspost viel zu einer Ausdehnung über das ganze Reich und zur Erwerbung gleichförmiger Rechte in allen Theilen ihres Gebietes. Der Name war grösser als die Sache: und den auf den Namen begründeten Ansprüchen traten ältere und wesentlichere Rechte der Reichsstände entgegen, welche in den verschiedenen Fällen nur mit sehr abwechselndem Glücke von Taxis und seinem kaiserlichen Beschützer beseitigt wurden. Davon gar nicht zu reden, dass auf Oesterreich niemals die Forderungen des Kaisers ange-

wurden, so konnten auch in vielen andern, namentlich den vom Sitze der kaiserlichen Gewalt entfernteren norddeutschen Reichslanden die Einführung der taxischen und die Aufhebung der einheimischen Posten niemals erzwungen werden. Und selbst in den am Ende unter das taxische Monopol, zum Theile nach langem Widerstande, gebeugten Reichsländern war keineswegs überall der gleiche Umfang der Post durchzusetzen gewesen. Während einige neben der Reichspost auch noch weitere Posten duldeten, hatten andere sehr ausgedehnte und gut eingerichtete Botenanstalten neben derselben; und gar nicht selten war nur die reutende Post an Taxis übergegangen, die fahrende aber dem Landesherrn geblieben. Berühmte Auctoritäten hielten die letztere Trennung sogar für das in der Geschichte und im Rechte Begründete [1]). Somit bestand keineswegs eine durchgreifende, auf jeden Reichsstand unmittelbar anzuwendende Regel; vielmehr musste immer auf die im einzelnen Gebiete bestehenden Gewohnheiten und Vereinbarungen Rücksicht genommen werden. Nicht selten traten sogar wieder Aenderungen ein, freilich mit verschiedenem Erfolge. Die Reichspost war ein lebendiges Symbol des öffentlichen Rechtszustandes in Deutschland: eine grosse Idee ohne folgerichtige Durchführung, ein Princip mit tausend Ausnahmen und besondern Gestaltungen. Und selbst der letzte Act der Reichsgesetzgebung, der Reichsdeputationsrecess, giebt noch einen klaren Begriff hiervon, indem er, in §. 13, die Erhaltung der taxischen Posten anordnet, „so weit sie constituirt seyen“ [2]).

Diese bunte Gestaltung des taxischen Postwesens, welche denn aber doch bei aller Verschiedenheit im Einzelnen vortheilhaft genug für den Inhaber war, fiel mit dem deutschen Reiche,

---

1) So z. B. Moser, Deutsches Staatsr., Bd. IV, S. 264.

2) Von der zahlreichen Literatur über die Rechtsverhältnisse der taxischen Post sind hier namentlich solche Schriften auszuheben, welche von der Verschiedenheit des der Reichspost in den einzelnen Reichslanden zustehenden ausschliessenden Rechtes einen Begriff geben. Als solche sind denn nun aber namentlich zu nennen: J. J. Moser, a. a. O., S. 1—272; Pütter, Das Reichspostwesen, in seinen Erörterungen und Beispielen des deutschen Staats- und Fürstenrechtes, H. 1; Häberlin, Handbuch des d. Staatsrechtes, Bd. III, S. 64—113; Matthias, Ueber Posten und Postregale, Bd. I, S. 84 ff., namentlich auch in den Specialgeschichten der verschiednen Territorialposten.

und es trat nun eine Zeit gewaltsamer Beraubung und beinahe gänzlicher Auflösung ein. Der grösste Theil der souverän gewordenen Rheinbundesstaaten entzog ohne Weiteres dem Fürsten von Taxis die Post, und richtete sie als Staatsanstalt ein, alle Zweige zu einem Ganzen vereinigend. Im Jahr 1810 waren so allmählig drei und vierzig Landesposten im Gebiete des ehemaligen Reiches entstanden [1]). Nur selten wurde dem Fürsten eine Entschädigung gegeben, noch seltener ihm die Post selbst, jetzt als Landespost, gelassen. Klagen hierüber wurden entweder nicht erhört, oder wohl auch, als nutzlos, nicht einmal vorgebracht. Nicht erst der Bemerkung bedarf es, dass die einzelnen Regierungen die Einrichtung ihrer neuen Landesposten ganz nach Belieben und ohne allen Zusammenhang unter sich trafen, namentlich auch die ausschliessenden Rechte der Posten weder nach den frühern Zuständen der Reichspost, noch nach irgend einem gemeinsamen Grundsatze feststellten. Je nach den mehr oder weniger hervortretenden fiskalischen Gelüsten wurde das neue Regal stärker oder gelinder ausgebeutet [2]).

Wesentlich änderte sich aber dieser Zustand wieder, drittens, durch die deutsche Bundesacte. Diese ordnete, in Art. 17, hinsichtlich der dem Fürsten von Taxis mit Unrecht entzogenen Postbefugnisse entweder Zurückgabe an denselben oder Entschädigung an. Als Anhaltpunct waren die Bestimmungen des Reichsdeputations-Hauptrecesses gegeben. Befolgung des Gebotes war nicht zu vermeiden; und so wurden denn auch in der That von einigen Staaten Entschädigungen gegeben, von andern aber die Posten selbst wieder zurückgestellt. Allein freilich wurde damit das rechtliche Verhältniss der Reichspost keineswegs auch wieder erweckt; vielmehr trat ein ganz neuer Zustand ein. Der deutsche Bund bildet keinen Staat, und hat somit auch keine gemeinschaftliche Verwaltung. Eine Bundespost ist also ausser Frage. Vielmehr steht jetzt dem Fürsten von Taxis nur in einer Anzahl von souveränen, in Beziehung auf dieses Verhältniss

---

1) S. Patriotische Wünsche, das Postwesen in Deutschland betreffend. Weimar, 1814, S. 32 fg.

2) Einen Begriff von den unerfreulichen Zuständen dieses Zeitabschnittes giebt Klüber's Postwesen, wie es war, ist und seyn könnte. Erl. 1811.

keineswegs unter sich irgend verbundenen, Staaten je ein Recht auf die Post zu. Diese seine Rechte sind unter sich ganz getrennt, und bilden nur ein durch seine Person verbundenes Aggregat. Und wenn auch (was kaum anders möglich war) eine Centralbehörde des Fürsten seine verschiedenen Posten gemeinschaftlich leitet: so entsteht dadurch keineswegs ein organisches Ganzes mit gleichen Rechten und Beziehungen zu den verschiedenen Regierungen. Es sind sechzehn deutsche Staaten, welche Taxis die Post übergeben haben [1]); allein in jedem derselben beruht das Recht selbst und der Inhalt desselben auf eigenem Titel. Will man auch davon absehen, dass einige der kleinsten dieser Staaten dem Fürsten ihre Posten nur in Zeitpacht gegeben haben, und dass die freie Stadt Frankfurt ein Lehensverhältniss nicht passend für sich fand: so bleiben noch immer zwölf verschiedene Lehensbriefe. Und zwar sind dieselben nicht blos wiederholte Ausfertigungen derselben Urkunde; sondern sie beruhen in jedem Staate auf eigenen Unterhandlungen, und stellen verschiedene, wenn auch im Wesentlichen analoge, Bestimmungen auf. Da überdiess die Ansprüche, welche der Fürst an die einzelnen Staaten in Folge des thatsächlichen Bestandes von 1803 zu machen hatte, bedeutend von einander abwiechen, so kann um so weniger von dem Inhalte des einen Lehenvertrages unmittelbar auf den eines andern geschlossen werden. Ein gemeines taxisches Postrecht besteht nicht.

Ist dem nun aber also, so ist damit auch zugleich erwiesen, dass auf die oben aufgeworfene Frage: welche ausschliessende Rechte der taxischen Post hinsichtlich der Beförderung von Briefen, Päckereien und Personen zustehen? keine allgemein gültige Antwort gegeben werden kann. Selbst wenn auf die Zeiten der Reichspost zurückzugehen wäre, könnte eine solche durchgrei-

---

1) Diese Staaten sind: Württemberg, Kurhessen, G.H. Hessen, Nassau, S. Weimar, S. Meiningen, S. Koburg Gotha, S. Altenburg, Reuss j. L., Reuss Greiz, H. Sigmaringen, H. Hechingen, Hessen Homburg, Schw. Sondershausen, Schw. Rudolstadt, Frankfurt. Von diesen haben S. Altenburg, Reuss-Schleiz und Reuss-Greiz die Posten nur pachtweise überlassen: alle andern monarchischen Staaten als Erbmannthronlehen; Frankfurt einfach als Eigenthum. S. das Nähere bei Müller, Ueber die Reform des Postwesens. Frankfurt, 1843, S. 4 fg.

fende Antwort aus den damals bestehenden Rechtsverhältnissen nicht abgeleitet werden. Allein diese älteren Zustände kommen nicht einmal mehr in Betracht, sondern lediglich die neuen Grundlagen des jetzt Bestehenden. Somit ist denn jene Frage nur je für den einzelnen Staat, welcher seine Post an Taxis übergab, nach genauer Beachtung der besonderen Bestimmungen und Thatsachen zu erledigen, und höchstens mögen die für andere Staaten gezogenen Schlüsse eine Veranlassung zu Untersuchungen über die diesseitigen Zustände geben.

Unter diesen Umständen ist denn natürlich, in einem beschränkten Raume, die Beantwortung der Frage für alle betheiligten Staaten nicht thunlich; sondern man hat sich auf die genaue Erörterung des einen oder des andern Verhältnisses zu beschränken. für dieses zur Entscheidung, für andere als Methode ähnlicher Behandlung, und etwa als vorläufige, freilich nach den Umständen nähere oder entferntere, Analogie. Es kann sich somit nur von der Auswahl desjenigen Staates handeln, welcher den andern vorgehen soll.

Wir unseres Theiles besinnen uns nicht, Württemberg zu wählen. Nicht nur ist dieses Königreich von den mit Taxis in Verbindung stehenden Staaten das bedeutendste; sondern es kommt auch (wie oben bereits angedeutet) gerade hier unsere Frage in kurzer Zeit im grösssten Maasstabe zur practischen Entscheidung. Allerdings waltet der eigenthümliche Umstand ob, dass die Rechtsbeständigkeit des ganzen jetzigen Verhältnisses zwischen dem württembergischen Staate und dem Fürsten von Taxis sehr gewichtigen Zweifeln unterliegt; und natürlich wäre, wenn diese Zweifel früher oder später als begründet anerkannt und demgemäss andere Zustände eingeführt würden, die Untersuchung der vorliegenden Specialfrage auf der Grundlage der jetzt bestehenden Bestimmungen müssig und werthlos für Württemberg. Allein wir unterlassen dennoch, hier auf diese Vorfrage näher einzugehen [1]), da es immerhin zweifelhaft ist, ob von zuständiger

1) Um jedoch zu beweisen, dass uns nicht blos muthwillige Zweifelsucht, oder etwa eine, das positive Recht nicht achtende, Bemühung um Förderung des materiellen Wohles des vaterländischen Staates dazu bewegt, an einem seit fünfundzwanzig Jahren bestehenden und auf eine feierliche öffentliche

Behörde der Rechtsstreit so zeitig eröffnet werden wird, dass eine Entscheidung noch erfolgen kann, ehe die Eröffnung des

---

Urkunde gegründeten Verhältnisse zu rütteln, seyen hier folgende kurze Andeutungen über die Lage der Sache gegeben. Württemberg hatte bis zu Anfang des 18ten Jahrhunderts sich entschieden und wiederholt der Einführung der Reichspost zu erwehren versucht; allein es unterlag allerdings am Ende, wie alle übrigen Reichsstände im Süden und Westen von Deutschland. Doch wurde nicht nur die fahrende Post für den Herzog gerettet, welcher sie nur in Zeitpacht an Taxis überliess, sondern es bestand auch neben der taxischen Post eine höchst ausgebildete, beinahe postmässig eingerichtete Landboten-Anstalt, welche den grössten Theil alles amtlichen und Privat-Verkehres thatsächlich und rechtlich besorgte. S. über diese Zustände: (Harpprecht,) Gründlicher Bericht, was es mit dem Post- und Botenwesen in W. vor eine Beschaffenheit habe. Stuttg., 1710, Fol; Beust, Postregal, Bd. I, S. 104 fg., 187 fg.; Matthias, Ueber Posten, Bd. II, S. 29 fg.; Scholl, Das w. Postwesen. Stuttg., 1838, S. 8 fg. Unter diesen Umständen war vielleicht die württembergische Regierung mehr zu entschuldigen, als manche andere, dass sie den Fall des Reiches zur Aufhebung der taxischen Post und zur Einführung einer Staatspost benützte. Jeden Falles that sie es, und bildete, namentlich durch Vereinigung der fahrenden Post und durch Aufhebung der Botenanstalt, ein geschlossenes Ganzes. Die im Organismus und in der Ausdehnung der Post angebrachten Verbesserungen waren sehr bedeutend; während z. B. die Reichspost nur etwa 25 Stationen im Umfange des Kurfürstenthumes gehabt hatte, wurden jetzt in dem, nicht doppelt so grossen, Königreiche deren 88 eingerichtet. Die Bundesacte legte aber auch für W. die Alternative der Zurückgabe des früher von Taxis Besessenen oder einer Entschädigung hierfür auf. Abweichend von dem früher hinsichtlich des Postwesens verfolgten Verfahren entschied sich die Regierung, damals noch nicht an ständische Einwilligung in solchen Dingen gebunden, für das erstere; und da von einer Auseinanderreissung dessen, was Taxis gebührte, und dessen, was der Staat als eigene Post hätte mit Recht behalten können, keine Rede seyn konnte, so wurde auch Letzteres an Taxis übergeben. Es war nun aber in der That dieser Mehrempfang sehr bedeutend. Taxis konnte nur verlangen: die reutende Post im Herzogthume und die reutende und fahrende Post in denjenigen ehemaligen Reichsstädten, Prälaturen u. s. w., in welchen er solche im J. 1803 besessen hatte. Nun wurden ihm aber noch weiter gegeben: die fahrende Post im Herzogthum, die Posten in den vorderösterreichischen Gebietstheilen, und die Posten in solchen Bezirken, in welchen früher gar keine Post gewesen war. Ausserdem war der Post in der Zeit der Selbstverwaltung vom Staate ein vielfaches Monopol verliehen worden, welches die Reichspost nie besessen hatte. Unter diesen Umständen war es nun natürlich an Taxis, für solchen Mehrempfang dem Staate Entschädigung zu geben; und in der That bestimmt auch der Lehensbrief, dass der Fürst jährlich einen Canon von

Eisenbahn-Netzes eine Ordnung der Dinge auf der gegenwärtigen thatsächlich bestehenden Grundlage nöthig macht. Auch ist der

---

70,000 fl. zu geben habe; (eine Summe, welche übrigens in der Wirklichkeit auf die Hälfte sinkt, da für einen bedeutenden Theil des amtlichen Verkehres bezahlt werden muss.) Es bedarf nun keines Beweises, dass der Staat durch diesen Vertrag einen höchst bedeutenden Verlust erleidet. Die amtlichen Angaben über die Posterträge der benachbarten Staaten zeigen, wie ganz unverhältnissmässig gering dieser Canon ist; und nach anderweitigen Gegenleistungen für den Zuvielempfang sieht man sich vergeblich um, denn Niemand wird die Niederschlagung der dem Fürsten von Taxis für den Verlust der Jahre 1806—1819 zustehenden Forderungen, oder gar dessen Rücktritt von dem Bündnisse der württ. Standesherren hier als Ausgleichung rechnen wollen. Kein Wunder daher, dass nicht nur von Anfang an der Postvertrag sehr ungünstig von der öffentlichen Meinung aufgenommen, als etwas völlig Unbegreifliches angestaunt wurde; sondern dass auch die Stände seit der Begründung der Verfassung Angriffe auf diesen Vertrag machten, (z. B. auf den Landtagen von 1820, 1821, 1824, 1827, 1839 und 1842,) und zwar anfänglich mehr auf einzelne materielle Bestimmungen, später auf die Rechtsbeständigkeit im Ganzen. Bis jetzt sind zwar von der Regierung noch keine entsprechenden Schritte geschehen: allein es ist kaum zu glauben, dass sie sich der Augenscheinlichkeit der Sache und der öffentlichen Meinung auf die Dauer entziehen wird. Wie dem nun aber seyn mag, so lässt sich ein förmliches Recht des Staates, eine Wiederaufheburg des Vertrages in gerichtlichem Wege zu verlangen, mit Grund nicht wohl bestreiten. Abgesehen von einem anderen Grunde zu Anfechtung der Rechtsgültigkeit, (welcher hier nicht weiter berührt werden darf,) kann eine Klage auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Läsion nicht wohl fehlschlagen. In materieller Beziehung kann bei der Kleinheit des Canons gar kein Zweifel seyn; und auch die richtige Zeit zur Wiederherstellung ist noch keineswegs versäumt. Sollte etwa auch Aufhebung wegen enormer Läsion jetzt, nach Ablauf der landrechtlichen zehnjährigen Frist, nicht mehr verlangt werden können: so bleibt doch theils immer dem Staate noch die Anrufung seiner Rechte als Minderjähriger; theils läuft für den im Irrthum Befindlichen die gesetzliche Zeit der Klage erst von der Entdeckung des Irrthumes. Dieser Augenblick tritt aber für den Inhaber der Staatsgewalt erst von dem Augenblicke ein, in welchem die höchste berathende Behörde des Staates, ihre frühere Anrathung des gegenwärtigen Vertrages als irrthümlich einsehend, die dem Staate zugehenden Nachtheile, gestützt auf amtliche Urkunden, nachweist und zu einer Wiederaufhebung rathet. Früher ist für das Staatsoberhaupt, von welchem allein der Entschluss zur Klage ausgehen kann, der Irrthum nicht entdeckt, da er sich an die Einsicht seiner verfassungsmässigen Rathgeber zu halten hat. Natürlich ist hier nicht der Ort, einen ausführlichen civilistischen Beweis zu liefern; dass aber die angedeuteten Sätze den Bestimmungen der Gesetze und den Ansichten der

Ausgang dieses, wie jedes, Rechtsstreites nicht mit Sicherheit vorauszusehen; es wäre also immerhin möglich, dass das jetzige Verhältniss schliesslich, sei es aus formellen, sei es aus materiellen Gründen, den Sieg davon trüge. Endlich ist, jeden Falles, wie bereits bemerkt, die Untersuchung der vorliegenden Frage auf der Grundlage des gegenwärtigen Lehensvertrages von analoger Wichtigkeit für die übrigen Staaten, deren Verhältniss zu Taxis, so weit bekannt ist, ähnlichen Anfechtungen nicht unterliegt.

Nimmt man nun aber den jetzigen Zustand als Grundlage, so muss, dem oben Bemerkten zu Folge, untersucht werden, welche Ansprüche die Post in Württemberg auf ein Fortschaffungs-Monopol zu machen hat?

Es sind zwei gesetzliche Normen, welche die Einzeln-Bestimmungen enthalten: nämlich der Postlehens-Vertrag vom 9. Sept. 1819, und die Verordnung über das Landboten- und Güterfuhrwesen vom 16. Febr. 1821. Letztere ist erlassen auf den Grund vertragsmässiger, schon bei Abschliessung des Lehensvertrages festgestellter Principien.

In dem Postlehensvertrage haben nachstehende Bestimmungen nähere oder entferntere Beziehung auf die vorliegende Frage:

---

angesehensten Practiker entsprechen, mag die Verweisung auf folgende Stellen zeigen: cap. 1 de rest. in integr. in 6to; Clem. un. eodem.; Carpzov, Responsa, II, 96; Leyser, Ad Pand., spec. 61; Consil. Tubing., VII, 44, 83 fg. und 104; Hofacker, Principia, II, §. 132; Glück, Commentar, VI, 1, S. 1 fg. — Es mag vielleicht taxischer Seits die Hoffnung gehegt werden, es werde die Regierung nimmermehr ein solches Rechtsmittel gegen eine eigene Handlungsweise nachsuchen; allein es darf nicht vergessen werden, dass in einem constitutionellen Staate noch andere Factoren des Staatswillens bestehen, welche unter Umständen auch zu einem unangenehmen Schritte hinzudrängen vermögen. Und je länger und stärker die Erfahrung auch dem Gleichgültigsten die Nachtheile des jetzigen thatsächlichen Zustandes fühlbar macht: desto wahrscheinlicher wird die Ausbildung einer zu beachtenden öffentlichen Meinung. Namentlich dürfte darüber kein Zweifel seyn, dass eine von der Post an den Staat wegen der Eisenbahn gemachte Entschädigungs-Forderung den allgemeinen Unwillen sehr steigern würde. Freilich bliebe auch in diesem Falle immer noch die Möglichkeit für Taxis, einen günstigen Spruch des Richters zu erzielen; allein wir hoffen zu den württembergischen Gerichten, dass diese Möglichkeit nur eine sehr kleine Wahrscheinlichkeit ist.

Dem Fürsten von Taxis wird das nutzbare Eigenthum und die Verwaltung sämmtlicher Posten im Königreiche und der damit verbundenen nutzbaren Postrechte übergeben. (Art. 1.) Das Recht der Gesetzgebung und Postpolizei bleibt, als unveräusserliches Recht, dem Staatsoberhaupte. (Art. 3.) Da dem Erblandpostmeister das Gesetzgebungsrecht nicht zusteht, so soll ohne landesherrliche Genehmigung keine Erhöhung der Posttaxen bei den reutenden und fahrenden ordinären Posten stattfinden, die Bestimmung der Extraposttaxe aber vom Ministerium des Innern unter Rücksprache mit der Generalpostdirection geschehen. Ferner dürfen ohne landesherrliche Genehmigung weder die bestehenden Postcurse und die eingehaltenen Routen, noch die Tage der Ankunft und des Abganges verändert werden. (Art. 6.) Das Ministerium des Innern wird die Generalpostdirection in allen Postangelegenheiten mit Nachdruck unterstützen, dieselbe bei den übrigen Landesstellen vertreten, und gegen alle Beeinträchtigungen in den verliehenen Nutzungs-Rechten schützen. (Art. 16.) Wegen Einführung des Landbotenwesens im ganzen Umfange des Königreiches wird unter Rücksprache mit der Postverwaltung, und mit Rücksicht auf die bereits vertragsmässig festgesetzten Grundsätze, eine besondere Verordnung erlassen werden. (Art. 13.)

Ausführlicher, und in manchen wichtigen Puncten maasgebender, sind die Bestimmungen der Verordnung über das Landbotenwesen.

Alle Versendungen, rücksichtlich welcher zum Vortheile der Staatskasse ein Postfreithum besteht, haben durch die Post zu geschehen. Ebenso aber auch aller amtliche Briefwechsel und alle Versendungen der k. Stellen, für welche die Staatskasse der Post das Porto vergütet, so wie diejenigen, bei welchen die Partieen das Porto zu ersetzen haben. (Art. I.) Dagegen können zum Behufe des übrigen Verkehres im Innern des Königreiches nach allen Richtungen gehende, reutende und fahrende Boten bestehen, jedoch unter mancherlei Beschränkungen hinsichtlich der Form sowohl als der Gegenstände des Transportes. Die wesentlichsten derselben sind folgende: Unbedingt untersagt ist dem Boten Wechsel der Pferde. (Art. II.) Zum Personen-Transporte dürfen auf Strassen, welche von Postwagen regelmässig befah-

ren werden, von einem Boten zu seinem Gewerbe Kutschen und ähnliche Gefährte nicht benützt, sondern nur Sitze auf den Wagen angebracht werden; ebenso Ordinari-Fuhrwerke, d. h. Kutschen, welche an besimmten Tagen ohne vorher besonders von Jemand bestellt zu seyn, ab- oder zurückfahren, nicht gehen. Ausnahmen kann der Fürst von Taxis gegen einen Pachtschilling gestatten. (Art. II und V.) Briefe können von einem Boten zwischen den beiden Endpunkten seiner regelmässigen Bahn, auch wenn Postämter an diesen Orten wären, befördert werden; an zwischenliegende Orte dagegen, und an solche im Umkreise des Endpunctes nur dann, wenn die Post daselbst keine Briefe abgiebt und annimmt. Ebenso können von einem Boten an den andern zur Weiterbeförderung nur Briefe der letzteren Art übergeben werden. Ins Ausland gerichtete Briefe sind nur bis zu einem vom Boten berührten oder erreichten Postamte zu befördern. (Art. II. und III.) Hinsichtlich der Packete endlich ist den Boten unbeschränkte Freiheit nur dann gelassen, wenn sie auf Strassen gehen, auf welchen kein regelmässiger Postenlauf besteht, oder wenn sich an Einem der beiden Endpuncte ihrer Bahn kein Postamt befindet. Für den Verkehr zwischen Orten, welche durch Post in regelmässiger Verbindung stehen, ist eine dreifache Abtheilung gemacht. Gewisse Gegenstände bleiben hier der Post unbedingt vorbehalten; bei andern findet willkürliche Wahl zwischen Post und Boten statt; eine dritte Gattung bleibt dem Boten allein vorbehalten, da die Post nicht verpflichtet ist, sie zu übernehmen [1]). In das Ausland gehende Packete, welche überhaupt postpflichtig sind, dürfen von einem Boten nur bis zum nächsten Postamte gebracht werden. (Art. II und VI.)

Aus diesen Bestimmungen ergiebt sich denn, dass allerdings der Betrieb einer Eisenbahn, so wie derselbe in der Regel ein-

1) Eine Aufzählung der verschiedenen Gegenstände, welche der Post ausschlüsslich vorbehalten sind, wäre eben so weitläufig, als für den vorliegende Zweck überflüssig. Es genügt an der Bemerkung, dass es die einträglichsten, bequemsten und gefahrlosesten sind, wie namentlich Geld und Pretiosen, ohne Rücksicht auf Gewicht und Werth; ferner von vielen Waaren alle Colli bis zu 25 ℔. Einer scharfen, allein sehr verdienten, Kritik unterwirft diese Bestimmungen der Commissionsbericht der K. d. A., 1827, Beil. H. 2, 1, S. 192 fg.

gerichtet ist, und auch, wenn er alle Bedürfnisse befriedigen soll, eingerichtet seyn muss, mit dem Monopole der Taxischen Post in Württemberg mannigfach in Collision käme, falls überhaupt diese Bestimmungen auf eine Eisenbahn Anwendung finden. Wollte und müsste man nämlich die Vorrechte der Post als absolut und gegen alle und jede Arten vom Transport-Gelegenheiten gültig annehmen, und müssten somit die Eisenbahnen rechtlich in die Kategorie der Landboten und Frachtfuhrleute gestellt werden: so würden sich hinsichtlich der einzelnen Transportzweige nachstehende Folgen für die Bahn ergeben: Der Transport von Waaren wäre, in dieser Voraussetzung, für die Bahn auf die schwereren, unbequemeren und gefährlicheren Gegenstände beschränkt; und wenn allerdings auch Manches Einträgliche, wie z. B. Vieh und Reisewagen, der Bahn blieben: so würde die Beschränkung bei manchen leichteren Luxuswaaren, für welche schnelle Fortschaffung besonders wünschenswerth wäre, sehr unangenehm und nachtheilig seyn. Hinsichtlich des Transportes von Personen entstünde die Frage, ob nicht die Eisenbahnwagen unter die Begriffsbestimmung der Ordinari-Fuhrwerke fallen, und somit verboten seyen? Und wenn etwa auch die offenen und überhaupt weniger bequem eingerichteten Wagenclassen nicht mehr unter die Kategorie der „Kutschen, Kaleschen oder denselben ähnlichen Gefährte“ gerechnet, somit die Beförderung auf solchen Wagen der Bahn nicht wohl bestritten werden könnte: so würde doch für die besseren Klassen der Wagen die Frage mindestens sehr zweifelhaft seyn. Eine Personenbeförderung nur auf unbequemen, etwa offenen und nicht auf Federn ruhenden, Wagen würde aber der Eisenbahn einen bedeutenden Theil der Reisenden entziehen, damit aber den Ertrag und den Nutzen der Anstalt gleichmässig mindern. Wahrscheinlich würde eine solche Bahn gar nicht bestehen können. In den Vereinigten Staaten haben die Schienenwege allerdings blos Eine Wagenclasse; allein einmal ist diese nicht die nach unserer Einrichtung unterste Gattung, sondern für Alle eine mittlere; sodann sind die geselligen Verhältnisse und Forderungen in Europa einer solchen Gleichstellung der Bequemlichkeiten und der Gesellschaft durchaus entgegen. Was endlich die Briefbeförderung beträfe, so würde zwar eine württembergische

Eisenbahn in dieser Beziehung grössere Rechte in Anspruch nehmen können, als die meisten sonstigen Bahnen, welchen die Briefbesorgung in der Regel gar nicht zusteht: allein einen genügenden und umfassenden Geschäftszweig könnte dennoch auch diese nicht abgeben. Die Bahn dürfte zwar von einem Endpuncte zum andern, (und als solche Puncte würden ohne Zweifel alle Hauptstationen, an welchem die Fahrt aufhört als ein Continuum zu erscheinen, geltend gemacht werden können), ferner an alle längs ihres Zuges gelegenen Ortschaften ohne Poststation Briefe befördern, allein weder ins Ausland, noch in die mit Poststationen versehenen inländischen Zwischenorte, (somit gerade an viele der bedeutenderen Orte des Landes) Briefe annehmen und übergeben. Wie dürftig und ungenügend eine solche Briefbesorgung aber wäre, liegt vor Augen.

Es kann somit, wenn würklich das der taxischen Post im Jahre 1819 eingeräumte Monopol auch gegen Eisenbahnen Anwendung findet, in Württemberg von einem geordneten und vernünftigen Betriebe einer solchen nicht die Rede seyn ohne Eingriff in jenes Vorrecht, mit andern Worten, nicht ohne Expropriation eines Theils dieses Privateigenthumes, somit nicht ohne entsprechende — im Nothfalle nach §. 30 der Verf.-Urk. gerichtlich festzusetzende — Entschädigung. Und es wäre diess freilich kein geringer weiterer Grund der Klage über den unseeligen Vertrag, welcher nicht nur schon unter den beim Abschlusse bestehenden Verhältnissen den Staat in jeder Beziehung tief beeinträchtigte, sondern auch noch für alle Zeiten ihn nöthigen würde, die Erlaubniss zum Gebrauche ganz neuer Erfindungen von dem Fürsten von Taxis theuer zu erkaufen und mit Processen ihm abzustreiten.

Allein, glücklicherweise für das öffentliche Wohl, für die Leistungen der Steuerpflichtigen und zur Rettung des gesunden Menschenverstandes verhält sich die Sache nicht also. Die der taxischen Post im Jahr 1819 eingeräumten ausschliessende Rechte beziehen sich nicht auf die Eisenbahnen, und die Fürsten von Taxis sind nicht zu der lächerlichen und hassenswerthen Rolle verurtheilt, die Unvollkommenheit des Verkehres für alle Zeiten einem Theile von Deutschland aufzunöthigen, oder zur Belohnung der Unkenntniss ihrer Vorfahren einen ewigen Tribut von dem

erfindenden Genius zu erheben. Die Eisenbahnen sind also berechtigt neben den taxischen Posten ihren Betrieb nach eigenem Belieben, so wie er dem Publikum und den Unternehmern der Bahn am vortheilhaftesten ist, und wie die Umstände es mit sich bringen, zu ordnen. Es kann namentlich keinem Zweifel unterliegen, dass sie auch für ihre Stationen und deren unmittelbaren Bereich Briefe und Packete sammeln und abgeben dürfen, dass ihnen ebenfalls, wie der Post, die Besorgung von Geldern und amtlichen Briefschaften aller Art zusteht. Die Post mag ihren eigenthümlichen Betrieb daneben fortführen, wenn sie es für gut findet; dieser schliesst aber ähnliche Einrichtungen von Seiten der Eisenbahn nicht aus. — Es lässt sich hierfür der strengste juristische Beweis führen.

Es gehört zu den Elementar-Sätzen des Rechtes, dass Monopole strenge auszulegen sind. Hieraus folgt denn aber erstens und vor Allem, dass Monopole nicht auf solche Verhältnisse ausgedehnt werden dürfen, auf welche sie der Verleiher nicht hatte ausdehnen wollen oder können. Nun ist es aber eine unzweifelhafte Thatsache, dass bei der Erlassung der königlichen Verordnung über die Belehnung des Fürsten mit der württembergischen Post vom 19. Sept. 1819 nicht nur in Württemberg keine Eisenbahnen bestanden, sondern überhaupt diese ganze Verkehrsart noch gar nicht erfunden war[1]); und es ist somit auch nicht dem mindesten Zweifel unterworfen, dass bei den Unterhandlungen über die Abtretung der Post an Taxis und bei der Abfassung der Urkunde hierüber keine der beiden Partheien an eine Beziehung der Post zu einer Eisenbahn gedacht haben konnte. Folglich ist es denn auch rechtlich durchaus unmöglich, die ausschliessenden Befugnisse, welche der taxischen Post eingeräumt sind, irgendwie auch auf die Eisenbahnen zu beziehen. Selbst wenn die Urkunde ausdrücklich ein Monopol gegen alle anderen Fortschaffungsmittel einräumte, (was aber

1) Bekanntlich ist die erste Eisenbahn, welche als allgemeines Verkehrsmittel diente, die Liverpool-Manchester. Zu dieser wurde der erste Gedanke im Jahre 1822 gefasst; im Jahre 1824 wurde die erste Aufforderung zur Bildung eines Actienvereines erlassen; im Juni 1826 begannen die ersten Arbeiten. S. Notré, Beschreibung der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester. Weimar, 1832.

nicht einmal der Fall ist,) so würde doch vernünftigerweise dieses nur von allen denjenigen verstanden werden können, welche zur Zeit der Abfassung bekannt und denkbar waren. Und nur in dem einzigen Falle, wenn der Gesetzgeber so weit gegangen wäre, auch alle künftigen, noch unerfundenen und zur Zeit nicht einmal dem Gedanken nach bestehenden Verkehrsmittel mit einem Interdicte zu Gunsten der Post zu belegen, könnte letztere eine Beschränkung der Eisenbahnen unter ihre Vorrechte begreifen. Bis zu solchem wahnsinnigen Uebermaasse von Begünstigung hat es aber der Lehensvertrag in der That nicht getrieben.

Es folgt aber, zweitens, aus dem Satze der strengen Auslegung der Monopole, dass dieselben auch unter den an sich möglichen Fällen nur Anwendung auf die würklich und ausdrücklich erwähnten Anwendung finden. Mit anderen Worten: eine analoge Ausdehnung der Monopole ist nicht erlaubt. Nun spricht aber der Lehnsvertrag nirgends allgemein; er kennt an keiner Stelle allen bestehenden Transporteinrichtungen gewisse Gewerbeeinrichtungen oder Besorgungen unbedingt ab; er theilt an keiner Stelle der Post absolut bestimmte Vorzüge zu[1]); sondern er beschränkt nur gewisse einzelne Transportanstalten gegenüber von den Posten in Beziehung auf bestimmte Theile ihres Gewerbes. Hierbei muss es denn auch bleiben; und keinerlei Transportanstalt, welche nicht ausdrücklich erwähnt und mit Beschränkungen belegt ist, kann von der Post in Anspruch genommen werden. Die Freiheit des Verkehres ist die Regel; eine Ausnahme muss ausdrücklich gemacht seyn.

---

1) Der einzige Fall, in welchem Solches etwa geschehen zu seyn scheinen möchte, ist die Bestimmung des Art. I. der V.O. von 1821, welcher gemäss die Versendung von amtlichen Briefschaften und Geldern, sowohl solcher, welchen ein Postfreithum zur Seite stehe, als für welche die Partieen oder königliche Stellen das Porto zu entrichten haben, auch künftig durch die Post geschehen soll. Allein es darf nicht übersehen werden, dass auch diese Bestimmung in einer Verordnung enthalten ist, welche lediglich die Verhältnisse der Post gegenüber von den Landboten und Frachtfuhrleuten ordnet, und also auch diese Sätze nur in Beziehung auf solche ausspricht. Sodann ist überhaupt wenigstens bei der erstern Kategorie gar nicht von einem Rechte, sondern von einer Pflicht der Post die Rede, auf welche der Staat in jedem Augenblicke verzichten könnte.

So lange also die Verordnungen von 1819 und 1821 zu Recht bestehen, müssen freilich gegenüber von den Landboten, Lohnkutschern und Frachtfahrern die Monopole zu Gunsten von Taxis aufrecht erhalten werden. Es dürfen also die Boten keine Pferde wechseln, keiner Kutchse sich bedienen, leichte Waaren und Geld in der Regel nicht annehmen, Briefe nur für bestimmte Orte. Lohnkutscher dürfen keine Ordinari-Fuhrwerke einrichten. Allein von weiteren Verkehrs-Einrichtungen ist in dem Lehensvertrage gar keine Rede; weitere sind also auch nicht beschränkt. Namentlich ist irgend eine Verkümmerung eines Eisenbahn-Betriebs gegenüber von der Post und zu Nutzen derselben nirgends ausgesprochen, und somit findet eine solche auch nicht statt. Die Gesetzgebung mag etwa künftig, wenn sie es für gut findet, über das neue Verbindungsmittel Bestimmungen und etwa auch Beschränkungen festsetzen; mag ihm Befugnisse einräumen oder abpsrechen noch ihrer Ansicht über allgemeinen Nutzen und über Recht: allein die taxische Post hat keine Befugniss hierzu auf den Grund ihres Privilegiums von 1819.

Und wir gehen, drittens, noch weiter. Selbst wenn eine analoge Ausdehnung der Bestimmungen des Lehensvertrages rechtlich möglich wäre, so würde eine solche sich doch nicht bis zu den Eisenbahnen erstrecken. Die analoge Anwendung eines Gesetzes findet nur statt auf Dinge oder Verhältnisse von wesentlich gleicher Art. Es liegt diess in dem Begriffe der Analogie selbst. Sie ist eine Präsumtion des Willens des Gesetzgebers eben wegen der wesentlichen inneren Gleichheit des bereits von ihm Bestimmten und des bis jetzt Vergessenen. Nun aber sind zwar sowohl eine Eisenbahn als eine Post Transport-Anstalten: allein sie sind in ihrer innersten Natur durchaus verschieden, sowohl nach der Einrichtung beider Anstalten, als nach ihren Leistungen. Die wesentlichen Merkmale der Post, was die äussere Einrichtung betrifft, sind der stationsweise Pferdewechsel und die Benützung der Heerstrassen. Hierauf fusst sie gegenüber von den Boten und Frachtfahrern; sie muss sich also auch gegenüber von anderen Verkehrsmitteln diese Puncte als wesenlich gefallen lassen. Nun benützt aber die Eisenbahn weder Pferde noch Heerstrassen. Und nicht geringer ist der wesentliche Unterschied hinsichtlich der materiellen Leistungen. Die Eisenbahn

leistet nicht nur Vieles, was der Post unmöglich ist; sondern gerade die sie characterisirenden Leistungen sind es, welche abweichen. Die Aufhebung von Raum und Zeit; die Möglichkeit gleichzeitiger Beförderung ungeheuerer Mengen von Personen und Dingen; die Berüchsichtigung der verschiedenen Vermögens- und Bildungs-Verhältnisse der Reisenden bei wesentlich gleicher Leistung; die Beförderung von Gegenständen, welche durch die älteren Fortschaffungs-Anstalten auf den gewöhnlichen Wagen gar nicht können weggebracht werden: dieses sind offenbare Vorzüge, welche die Eisenbahnen allein in Anspruch nehmen können, und wegen deren sie von allen gesittigten Völkern angelegt werden mit unübersehbaren Opfern [1]). Eine Beschränkung derselben zu Gunsten der Post würde also auf einem ganz anderen Gedanken beruhen, hätte ganz andere Folgen, wäre etwas durchaus Verschiedenes von der Beschränkung der mit der Post gleichartigen Transportanstalten. Von dem Willen, letztere der Post zum Opfer zu bringen, findet durchaus keinen Schluss auf den Willen statt, auch die Eisenbahn der Post zu lieb zu beschränken.

---

1) Die taxische Postverwaltung hat sehr wohl gefühlt, dass die wesentliche Verschiedenheit der Post und der Eisenbahn ein hauptsächlicher Grund zur Zurückweisung ihrer Forderungen sei, und sie hat sich daher auch in den von ihr herrührenden „Andeutungen über das Verhältniss der f. taxischen Post u. s. w.", besonders bemüht, eine Gleichheit der Leistungen der Eisenbahnen und der Posten zu beweisen. Sie findet diese aber namentlich in der Regelmässigkeit der Fahrten zu bestimmten Preisen. Eine solche finde auch bei den Eisenbahnen statt; die Art der bewegenden Kraft sei nur unwesentliches Mittel, und bilde somit keine wesentliche Verschiedenheit. Zwischen Posten und Bahnen sei nur der Name, nicht aber die Sache verschieden, und somit bilden die Bahn eine Art des längst gesetzlich verbotenen „Nebenpostirens." S. 130 fg. der Andeutungen. — Schon Scharff zeigt a. a. O., S. 37 fg., wie falsch diese ganze Beweisführung ist, und dass eben darin das Grossartige und das Neue der Eisenbahnen liegt, dass sie Leistungen gewähren, welche der Post nimmermehr möglich gewesen wären. Nur hätte wohl noch schärfer hervorgehoben werden sollen, dass gerade diese der Post unmöglichen Leistungen das Wesentliche des Eisenbahnbetriebes sind, wegen dessen allein er unternommen wird. Einzelne unwesentliche Leistungen der Bahnen hätten immerhin die der Posten überragen können, ohne dass deshalb eine wesentliche Verschiedenheit sich ergeben hätte: erst die Grundverschiedenheit der hauptsächlichsten Leistungen schliesst jede Anwendung der Analogie aus. Es ist völlig lächerlich zu behaupten, Post und Eisenbahn seyen wesentlich gleichartige Anstalten.

Im Gegentheile, bei jenen Beschränkung konnte die Staatsgewalt der Ansicht seyn, dem Volke den Vortheil einer blühenden, daher auch guten, Postanstalt zu verschaffen, und desshalb die Rechte und Vortheile Einzelner zu schmälern sich entschliessen. Eine Beschränkung der Eisenbahnen zu Gunsten der Post wäre aber die gewaltsame Unterdrückung eines dem Volke gebotenen Vortheiles zu Gunsten einer Unvollkommenheit. Wie kann hier eine analoge Ausdehnung des ersten Willens bis zu diesem zweiten, des Satzes bis zum Widerspruche präsumirt werden?

Wir glauben, dass der im Vorstehenden geführte Beweis keiner weiteren Stütze bedarf. Zum Ueberflusse wollen wir aber doch noch auf die absurden Folgerungen aufmerksam machen, zu welchen es führen würde, wenn das Monopol der taxischen Post als ein ganz allgemeines und gegen jede mögliche Art von Fortschaffungs-Mitteln gültiges angenommen werden wollte.

Mit demselben Rechte, mit welchem der Betrieb einer Eisenbahn den für die Landboten gestellten Bedingungen untergeordnet würde, wäre auch die Dampfschifffahrt dadurch zu beschränken. Die bewegende Kraft ist die nämliche, und ob das Fahrzeug auf Wasser oder auf Eisen getrieben wird, kann bei dieser Ansicht, welche nur die Thatsache der Mitwerbung, nicht aber die Art desselben ins Auge fasst, lediglich keinen Unterschied machen. Und wollte man sich etwa dadurch retten, dass man die verbotenen Ordinarifuhren auf „Kutschen und ähnliche Gefährte" zu beschränken, dagegen aber die Aufnahme der Reisenden in Cajüten als erlaubt zu behaupten versuchte: so könnte ohne Zweifel entgegen gehalten werden, dass nicht die Form, sondern die Bequemlichkeit des Fortschaffungslocales den Grund des Verbotes abgebe, letztere aber auf Dampfbooten eher noch grösser sei. Und somit dürften auf wüttembergischen Gewässern höchstens Schleppdampfboote für Handelsgüter bestehen, nicht aber Boote zum Personentransporte. Auch diese Erfindung wäre für Württemberg durch den Postvertrag von 1819 umsonst gemacht.

Ohne Zweifel könnte man sogar mit derselben Folgerichtigkeit den Abgang von Seegel- oder Ruderschiffen, falls sie an bestimmten Tagen abgehen und Reisende oder kleines Gepäcke zu bestimmten Preisen aufnähmen, untersagen. Auch

diese könnten der Post einen Theil des Verkehres entziehen, giessen regelmässig und wären bequemer als ein Leiterwagen mit Bänken, somit untersagt.

Ja selbst, wenn einmal das grosse Geheimniss der Luftschifffahrt entdeckt wäre, müsste der Württemberger, welcher nicht reich genug wäre, im eigenen oder in einem für ihn allein gemietheten Ballon zu segeln, sich ewig im engen und schmutzigen taxischen Postwagen und Beichaisen auf staubiger Landstrasse hinschleppen; der Vertrag von 1819 hätte ihn für alle Zeiten der Post überantwortet. Und selbst der Ausländer würde seinen Flug nicht durch die Luftschichte des Königreiches richten dürfen, wollte er nicht Gefahr laufen, von taxischen Monopol-Wächtern des Bruches eines gesetzlichen Vorrechtes angeklagt zu werden. Die taxische Post hätte nicht blos in ihrem eigenen Kreise zehnfach Werthvolleres, als sie zu verlangen berechtigt war, erhalten, sondern noch überdiess das Monopol der Bewegung in allen Elementen.

Findet man aber solche Sätze allzu abgeschmackt; beruft man sich darauf, dass die Post sich nie habe beigehen lassen, Forderungen dieser Art zu stellen: so bleibt nichts übrig, als anzuerkennen, dass sie überhaupt nicht berechtigt worden ist, gegen jede Art von bewegender Kraft und von Fortschaffungs-Einrichtung ihre beschränkenden Rechte geltend zu machen, sondern dass sie nur gegenüber von den im Lehenvertrage ausdrücklich genannten Transport-Gewerben ein bestimmtes Vorrecht erhalten hat. Die Berechtigung zu Einsprache gegen die Dampfschifffahrt würde auf denselben Gründen beruhen, wie die zu Forderungen an die Eisenbahnen. Allein die absurde Folge beweist die Unrichtigkeit des obersten Satzes.

Directe Einwendungen, welche sich gegen die vorstehende Beweisführung in ihrer besonderen Geltung für Württemberg vorbringen liessen, sind uns keine bekannt. Dagegen wollen wir nicht in Abrede ziehen, dass allerdings die Ordnung der Eisenbahn-Verhältnisse in andern deutschen Staaten nicht selten abweichend vor den von uns vertheidigten Grundsätzen getroffen ist, indem in jenen Staaten den Posten würklich Entschädigungssummen zugebilligt worden sind. Natürlich beweisen solche positive Bestimmungen nichts gegen die Richtigkeit einer theo-

retischen Beweisführung, und namentlich nichts unmittelbar gegen unsere Auslegung der württembergische Gesetze. Allein da jene Vorkehrungen doch in so ferne einen Zweifel an der Richtigkeit unserer Sätze beibringen könnten, als sie zu beweisen scheinen, dass eine Anzahl Regierungen, welchen man denn doch auch eine reifliche Ueberlegung der Verhältnisse zutrauen dürfe, zu andern Schlüssen gekommen seyen; und da man etwa versucht seyn möchte, wenigstens den Anfang eines gemeinen deutschen Rechtes in diesen Bestimmungen zu finden: so erachten wir es für unsere Aufgabe, dieselben rechtlich zu würdigen.

Es sind die Staaten Oesterreich, Baiern, Sachsen, G.H. Hessen und Nassau, welche den Posten Entschädigungen wegen Verminderung ihres Gewinnes durch die mitwerbenden Eisenbahnen zugesprochen, oder wenigstens für den Fall bedeutenden Ertrages der Bahnen vorbehalten haben. [1]) Preussen dagegen hat auf eine solche Entschädigung ausdrücklch verzichtet, Frankfurt aber das Recht dazu nicht anerkannt. [2]) Nichts wäre nun übereilter und unrichtiger, als aus den Maasregeln der erst genannten Staaten einen ungünstigen Schluss gegen uns ableiten zu wollen. Eine nähere Betrachtung der genannten Bestimmungen zeigt,

---

1) In Oesterreich ist es durch Hofkanzlei-Decret vom 2. Juli 1840 der Finanzverwaltung gestattet, bei Personen-Transport zwischen Orten, welche durch die Staatspost verbunden sind, eine mässige Gebühr in der Form einer Abfindungssumme, jedoch nur bei günstigem Ertrage der Bahn, zu verlangen. In Baiern ist der Münchner-Augsburger Bahn der Transport von Frachtstücken, welche sich gesetzlich für die Staatspost eignen würden, gestattet, gegen eine Aversionalvergütung für die dadurch der Post entgehende Einnahme Ebenso hat die Eisenbahn für rechtsbegründete Ansprüche der Posthalter zu haften, welche diese wegen des durch Errichtung der Eisenbahn erlittenen Verlustes an den Staat machen könnten. In Sachsen hat die Dresdner-Leipziger Bahn zur Entschädigung für den der Post entgehenden Personen-Transport in den ersten drei Jahren 10,000 Thlr. zu bezahlen, welche bis auf 15,000 Thlr. sich steigern können, wenn die Dividende der Actionäre bis auf 5 vom Hundert steigt. Im GH. Hessen und in Nassau wurde der taxischen Post eine Entschädigungsforderung an die Taunusbahn für den Minderbetrag ihrer Einnahmen nach einem dreijährigen Durchschnitte je vor und nach der Eröffnung der Bahn zuerkannt. S. das Nähere bei Rheden, Die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin, 1843, S. 88 fg. hinsichtlich Hessen's und Nassau's auch bei Scharff, Ansprüche und Rechte, S. 41, fg.

2) S. Rheden, a. a. O.

dass die meisten und bedeutendsten derselben auf unsern Fall, nämlich auf das Verhältniss einer Staatsbahn zu einer Privatpost, gar nicht passen. In Oesterreich, Baiern und Sachsen ist die Post im Besitze des Staates als ein nutzbares Regal; die in Frage stehenden Eisenbahnen aber sind Privatunternehmungen. Dass nun diese Staaten eine Verminderung ihres Staatseinkommens durch die Entstehung eines neuen Gewerbezweiges nicht gerne sehen konnten, sondern eher eine Vergrösserung desselben aus diesem Grunde glaubten verlangen zu können, ist leicht erklärlich. Weil es aber lediglich in den Händen der Staatsgewalt lag, die Bedingungen festzusetzen, unter welchen sie die Erbauung von Privatbahnen überhaupt zu gestatten für gut fand: so bestimmte sie, unter Anderem, auch eine Abgabe zur Entschädigung für die dem Staate entgehende Finanzquelle. Das Urtheil über diese Maasregel mag etwa aus dem Gesichtspuncte der Billigkeit und der Volkswirthschaftspflege bei Verschiedenen verschieden ausfallen: vom Standpuncte des Rechtes ist natürlich lediglich nichts einzuwenden. Stand diese, oder eine andere, Bedingung der zum Bau bereiten Actiengesellschaft nicht an, so mochte sie, die zur Einrichtung des neuen Communicationsmittels keine Verpflichtung hatte, von dem Plane ganz abstehen; durch Beginn des Baues unterwarf sie sich freiwillig der Leistung. Unbestreitbar ist nun aber, dass kein gültiger Schluss irgend einer Art hiervon auf das gerade umgekehrte Verhältniss einer Staatsbahn und einer Privatpost möglich ist. Eine solche Post kann den Bau von Staatseisenbahnen nicht von vorne herein hindern oder ihm willkürliche Bedingungen zu ihren Gunsten anheften. Vielmehr muss sie, gerne oder ungerne, die Folgen der neuen Einrichtung tragen, den einzigen Fall einer Rechtsverletzung ausgenommen. Dass eine solche, wenigstens in Württemberg, hinsichtlich der taxischen Post nicht vorhanden sei, wurde oben gezeigt; also ist auch kein Grund zu einer Entschädigung. In so ferne können denn die Beispiele von Oesterreich, Baiern und Sachsen auch nicht einmal mittelbar gegen unsere Ansicht geltend gemacht werden. — Etwas näher allerdings treffen die Fälle von Hessen und Nassau. Diese Staaten erkennen einer nicht im öffentlichen Betrieben stehenden Post, und zwar eben der taxischen, eine Entschädigung von Seiten einer Eisenbahn

zu. Allein dennoch können diese Vorschriften ebenfalls nicht als Beispiele einer unserer Auslegung entgegengetzten Staatsansicht genannt, und als Präsumtion der Unrichtigkeit derselben angeführt werden. Nassau hat nämlich ausdrücklich seine Entscheidung nur als eine vorläufige erklärt, und sich verwahrt, dass dadurch keine Entscheidung über die rechtliche Bedeutung der taxischen Ansprüche gegeben werden wolle. Die hessische Bestimmung aber ist zwar allerdings schliesslich; allein sie ist als eine der Bedingungen der Erlaubniss einer Privatbahn ausgesprochen worden, und nicht etwa als rechtliche Entscheidung nach ordnungmässiger Anhörung der Partieen. [1]) Nun aber mögen, so lange es sich von facultativen Begünstigungen oder Abneigungen handelt, gar mancherlei Umstände und Beweggründe einwirken, welche mit dem Rechte lediglich nichts gemein haben. Die für Taxis gegen die Taunusbahn stipulirten Entschädigungen beweisen somit höchstens so viel, dass die genannten Regierungen es ungerne sehen, wenn der Post ein Verlust bevorsteht durch eine neuentstehende Einrichtung, einem Standesherrn durch eine anonyme Gesellschaft von Bürgern: allein sie beweisen keineswegs, dass dieser Verlust die Folge einer Rechsverletzung gewesen wäre. Auch wird sich jetzt, da wenigstens eine dieser Regierungen mit der nämlichen taxischen Post hinsichtlich ihrer eigenen Staats-Eisenbahn zusammentrifft, erst zeigen, ob die Ansprüche von Taxis weiterhin werden gutgeheissen werden. Jeden Falles wird das Gewicht dieser beiden Verfügungen, auch blos als Beispiel, sehr dadurch geschwächt, dass eine dritte Regierung gerade in demselben Falle der Taunusbahn die taxischen Forderungen als nicht im Rechte begründet zurückwies. Eine besonders imponirende äussere Auctorität ist somit sicherlich hier nicht vorhanden; und von einem gemeinen Rechte in der Sache kann, bei so gänzlich verschiedener rechlicher Natur der Bestimmungen, bei der nur ganz geringen Zahl der auf die Frage würcklich passenden Gesetze und bei der entschiedenen Abweichung der Ansichten unter einander auch nicht entfernt die Rede seyn.

Hiermit erachten wir denn unsere erste Aufgabe als gelöst. Es

1) S. Scharff, a. a. O., S. 44 fg.

ist, unserer Ueberzeugung nach, erwiesen worden, dass die fürstlich taxische Post aus dem Lehensvertrage von 1819 in Württemberg ein unbeschränktes Monopol hinsichtlich gewisser Transport-Arten nicht erhalten habe, und dass namentlich eine analoge Ausdehnung der ihr gegen Boten und Frachtfahrer eingeräumten Rechte auf den Betrieb einer Eisenbahn rechtlich nicht begründet sei. Es ist ferner gezeigt, dass die dem Anscheine nach, entgegenstehenden Entscheidungen anderer deutscher Staaten für die vorliegende Frage keine normirende Bedeutung haben. Damit ist denn freilich für die fünfzehn andere deutschen Staaten, welche neben Württemberg ebenfalls ihre Posten an den Fürsten von Taxis überlassen haben, die obschwebende Frage speciell noch nicht auch erörtert; und es könnte etwa sich finden, (obgleich diess sehr unwahrscheinlich ist,) dass der eine oder der andere Staat der taxischen Post ganz allgemeine und selbst gegen alle künftigen Entdeckungen wirkende Vorrechte eingeräumt hätte, oder dass einer sich neuestens zur Zugeständniss von Auslegungen hätte hinreissen lassen, welche an sich nicht zu Recht bestanden hätten. Allein in der grossen Mehrzahl der Fälle wird der zunächst für Württemberg geführte Beweis ebenfalls seine volle Anwendung finden, höchstens mit kleinen Abänderungen in den Einzelheiten der gegenüber von Boten und ähnlichen Beförderungs-Anstalten eingeräumten Rechte.

Wir dürfen daher, ohne den Vorwurf der Uebertreibung oder Ungründlichkeit zu befürchten, die Eingangs allgemein aufgestellte Frage: „ob die taxische Post durch den Betrieb einer Staatseisenbahn in wohlbegründeten Rechten beeinträchtigt werde, und ob ihr also Ansprüche an den Staat zustehen?“ mit ziemlicher Sicherheit abenfalls allgemein

verneinen.

Unzweifelhaft wird, wenn diese Ansicht als eine practisch gültige ins Leben tritt, die Einnahme der taxischen Post sich nicht unbedeutend vermindern. In der Richtung der Eisenbahnlinien wird sie ihre Eilwagen ganz einstellen müssen; und mancher Verkehr, welcher sonst der Post zugefallen wäre, wird sich selbst aus grösserer Entfernung auf die Bahnen ziehen. Diess kann aber nicht nur das Ergebniss der rechtlichen Beweis-

führung nicht umstossen; sondern wir wollen, für unsere Person, nicht einmal Hehl haben, dass uns diese der taxischen Post drohenden Verluste nicht sehr bekümmern. Wir haben gleich Eingangs anerkannt, dass die Verdienste der Post nicht ungerecht zurückgesetzt werden dürfen wegen der grösseren Mächtigkeit des neuen Verkehrsmittels. Auch ist ein möglichst vervollkommter Zustand der öffentlichen Verbindungen nur von einem entwickelten Nebeneinanderbestehen und zweckmässigen Ineinandergreifen der Posten und der Eisenbahnen zu erwarten. Allein hieraus folgt doch sicherlich nicht, dass der Post unbegründete Forderungen an die Eisenbahnen zuzugestehen sind. Und jeden Falles ist gerade gegenüber von der taxischen Post ein gefühlvolles Mitleiden ganz an der unrechten Stelle, namentlich wenn es sich nur von einem minderern Gewinne handelt. Schon ihr Entstehen war eine Gewaltthat und ein schreiendes Unrecht gegen die deutschen Fürsten; ihrer Einrichtung gebührte, ausser dem Lobe relativer Wohlfeilheit, von jeher nur das Zeugniss der Lahmheit, des Zurückbleibens hinter den Forderungen des Publikums und den Mustern anderer Länder, so wie der Begünstigung der Bequemlichkeit der Beamten. Ihre Wiedereinführung war ein Unglück für Deutschland, welchem hierdurch hauptsächlich die Möglichkeit eines allgemeinen Postvereines entzogen ist. Die Bedingungen dieser Wiedereinführung in den einzelnen Staaten endlich, sind Beispiele von wahrhaft schreiendem Gewinne auf Kosten der Staatskassen, d. h. der Steuerpflichtigen, zu Wege gebracht Gott weiss wie? Hier ist wahrlich Bedauern ganz am unrechten Orte; der taxischen Post gebührt ihr Pfund Fleisch, und nicht weiter. Wer sie hindert, weiter zu nehmen, ist uns ein „höchst gerechter Richter.“ [1])

1) Wir glauben nicht, uns durch eine thörigte Ideosynkrasie gegen die taxische Post ohne Grund und Gerechtigkeit einnehmen zu lassen. Die tägliche Erfahrung einer Seits, und ziemlich ausgedehnte Bekanntschaft mit den Posteinrichtungen eines guten Theiles von Europa anderer Seits haben uns allmählig zu unserer Abneigung genöthigt. Oder wagt es die taxische Post, ihre Leistungen gleich zu stellen z. B. hinsichtlich der Wohlfeilheit mit den französischen Posten, hinsichtlich der Schnelligkeit mit den französischen, italiänischen, belgischen, um von den englischen ganz zu schweigen; hinsichtlich der Pünctlichkeit des Dienstes und der Aufsicht auf Untergeordnete

III.

Ist die taxische Post berechtigt, besondere Forderungen zu Begünstigung ihrer Zwecke an eine Staatseisenbahn zu machen.

Wir finden, dass beinahe allen Privateisenbahnen als Bedingung der Bauerlaubniss Verpflichtungen auferlegt sind, welche zur Förderung des Dienstes und des Interesses der betreffenden

---

mit der badischen und preussischen; hinsichtlich der Bequemlichkeit mit den Mallposten irgend eines Landes?? Bei welcher Post sieht man elendere Mähren, knabenhaftere Postknechte, schlechtere Beichaisen, wird man langsamer auf den Stationen gefördert, ist gleiche Unvernunft in Verweigerung von Briefkasten in grossen Städten, geringere würkliche Berücksichtigung der Beschwerdebücher u. s. w., u. s. w.?? Freilich war Klüber der Lobredner der Reichspost vor etlich und dreissig Jahren: allein nur gegenüber von dem anarchischen und völlig verkehrten Zustande zu Anfang des Rheinbundes, und hauptsächlich nur in Beziehung auf die Wohlfeilheit. Jetzt würde ein anderer Standpunct und grössere Erfahrung auch ihn zu anderer Ansicht bringen. Wollte man uns aber entgegenhalten, dass unsere Klagen doch ziemlich vereinzelt stehen, und dass namentlich in öffentlichen Blättern von entsprechenden Beschwerden nichts zu finden sei, diess aber doch als Beweis der Zufriedenheit der Mehrheit gelten müsse: so diene hierauf zur Antwort, dass nichts schwerer ist, als eine Klage gegen die taxische Post in ein öffentliches Blatt zu bringen, weil die Redactionen derselben ein allzugrosses Interesse haben, mit den Postverwaltungen gut zu stehen. Und wenn es je möglich wird, so kann es nur mit der obligaten Einleitung „des grossen Dankes wegen der bisherigen unendlichen Verbesserungen," und im Tone einer bettelnden Supplik gegenüber von dieser unantastbaren Dienerin des Publicums geschehen. An andern Orten, als in Zeitungen, sind aber Klagen über die taxische Post keineswegs grosse Seltenheiten. Man sehe z. B. den, offenbar von einem Wohlunterrichteten herrührenden, Aufsatz in Weil's Constit. Jahrb., 1843, Bd. I. S. 129. fg. Man höre in Württemberg das öffentliche Urtheil. — Unter diesen Umständen überschreitet es doch wohl die Gränzen erlaubter Naivetät, wenn Müller, Ueber die Reform des Postwesens in Deutschland (Frankf. 1843), das Mittel zur Herstellung eines befriedigenden Zustandes der Post in ganz Deutschland in — der Ueberlassung aller deutschen Posten an Taxis findet!! Dann fehlt nur noch eine vollkommene Abhängigkeit der Eisenbahnen und Dampfboote von der taxischen Universalpost, um uns ganz zufrieden zu stellen. Bei solchen Dingen wird man unwillkürlich an Wallensteins Worte über Pater Lamormain erinnert.

Staatsposten dienen. Bald haben die Bahnen die Obliegenheit, die Brieffelleisen sammt den begleitenden Schaffnern unentgeldlich zu befördern;[1]) bald müssen sie die Päckereien von der Post übernehmen, haben dafür eigene, der Post genehme, Wagen zu halten, dürfen aber nur einen Theil ihres tarifmässigen Portos selbst beziehen, während der andere Theil der Post zufällt.[2]) Hier ist ihnen auferlegt, alle Reisenden, welche die Post ihnen zuweist, vorzugsweise und in gewisser Wagenklasse zu fördern;[3]) dort müssen sie Abfahrt und Eintreffen der Wagenzüge nach den Bedürfnissen der Post ordnen.[4]) Und so noch Mancherlei.

Vom Standpuncte des positiven Rechtes ist auch hier lediglich nichts einzuwenden, sobald diese Leistungen als Bedingungen der Bauerlaubniss rechtzeitig ausgesprochen worden sind.

Ebenso unterliegt es keinem Zweifel, dass das Ideal eines Verbindungs- und Transport-Systemes nur durch ein geschicktes Ineinandergreifen der beiden Anstalten erreicht werden kann. Der Hauptvortheil der Eisenbahnen — schnelle Erreichung des Reisezieles — geht zum grossen Theile wieder verloren, wenn die am Endpuncte des Bahnzuges angekommenen Reisenden auf den nächsten Abgang der Post längere Zeit warten müssen; und

---

1) Unentgeldliche Beförderung der Briefe, Schriften und Amtspackete ist vorgeschrieben in Oesterreich; der Briefe, Gelder und allen dem Postzwange unterworfenen Güter, ferner der hierzu nöthigen Postwagen, endlich der mit einem Post-Freipasse versehenen Personen in Preussen, aller Postfelleisen mit Briefen und Zeitungspacketen in Baiern; aller Gegenstände der Reutpost, so wie ein etwaiger Bedarf an leeren Eil- und Packwagen in Sachsen; der Briefe, Dienstpackete und herrschaftlichen portofreien Sendungen auf der Taunusbahn. S. Rheden, Eisenbahnen, S. 90 fg.

2) In Oesterreich werden 4 Proc. vom tarifmässigen Gepäckporto abgezogen; in Baiern und Sachsen 25 Proc; auf der Taunusbahn 50 Proc. In Baiern und Sachsen müssen eigene Wagen für die Poststücke gehalten werden; auf der Taunusbahn liefert die Post ihre Packwagen. S. Rheden, a. a. O.

3) So in Preussen, in der von der Post dazu für immer bestellten Wagenklasse; in Sachsen, nach der Wahl der Reisenden; auf der Taunusbahn in der zweiten Wagenklasse. Zuweilen müssen auch die Reisenden unentgeldlich auf der Post abgeholt und auf dieselbe zur Weiterreise gebracht worden. S. Rheden, a. a. O.

4) So in Preussen, Baiern, Sachsen, auf der Taunusbahn. A. a. O.

umgekehrt. Ebenso ist es klar, dass eine Beförderung von Briefen und Poststücken mit der langsameren Post, während sie auf einer Eisenbahn ganz oder theilweise fortgeschafft werden könnten, eine grosse Unvollkommenheit wäre. Von selbst versteht sich ohnedem, dass ein gegenseitiges Entgegenkommen nur vortheilhaft für beide Anstalten ist, weil jede Erleichterung des Reisens und der Versendungen die Benützung der dazu bestimmten Einrichtungen steigert. Eine verständige, auf den Nutzen des Publikums berechnete Benützung der Eisenbahnen zu Postzwecken ist somit an sich löblich, und muss möglichst gefördert werden. [1])

Nur aber folgt aus Allem diesem noch nicht, dass eine Eisenbahn, welcher nicht bei ihrer Bewilligung alsbald Bedingungen solcher Art gemacht worden sind, rechtlich schuldig ist, einer Post ungewönliche Vortheile einzuräumen, anstatt zur Abschliessung eines freien Vertrages auf gleichem Fusse berechtigt zu seyn.

Die Frage ist von grosser Wichtigkeit für die Eisenbahnen. Nicht wenige leiden sehr bedeutend unter den ihnen zu Gunsten der älteren, unvollkommenen Schwesteranstalt auferlegten Bedingungen. Und da in solchen Staaten, welche einer Seits taxische Post, anderer Seits Staatseisenbahnen haben, von einer Durchhauung des Knotens durch Bedingungen, welche der Eisenbahn gleich bei der Beschlussnahme ihrer Erbauung vom Gesetzgeber auferlegt würden, nicht die Rede ist: so ist eine Richtigstellung dieser Puncte ohne Zweifel von practischer Bedeutung. Eine besondere Berücksichtigung einzelner Staaten erscheint dabei übrigens als unnöthig, da über diese Fragen eigenthümliche Bestimmungen in keinem der mit taxischer Post versehenen Staaten bis jetzt vorliegen, sondern Alles nach allgemeinen Grundsätzen zu entscheiden ist.

---

1) Unangenehm berührt in dieser Beziehung der enge Sinn, welcher sich in dem „Promemoria“ der Taunusbahn ausspricht. Diess aber ist eben der Fluch, welcher sich an die Ueberlassung der Verbindungsmittel an Privaten heftet. Freiheit des Gewerbes und Betriebes ist freilich nothwendig und nützlich; allein nur da nicht, wo eine Unternehmung wesentlich nicht dem Nutzen des Einzelnen, sondern der Gesammtheit dienen soll.

Dass aus allgemeinen Gründen des Civilrechtes kein Anspruch der Post an die Benützung der Eisenbahnen besteht, bedarf nicht erst des Beweises. Beide Anstalten sind ihrer Natur nach ganz verschieden und getrennt, und es ist lediglich nicht abzusehen, wie eine aus dem Gesetze unmittelbar herfliessende Servitut oder ein ähnliches Recht wollte nachgewiesen werden.

Wenn also eine solche Verbindlichkeit für die Eisenbahnen bestehen soll, so kann diess nur aus Gründen des öffentlichen Rechtes der Fall seyn. Auch hier aber lässt sich bekanntlich eine Verpflichtung zu einer Rechtsbeschränkung zu Gunsten eines Dritten einzig in dem Falle denken, wenn diese Beschränkung das nothwendige Mittel ist, um einen für die Gesammtheit bedeutenden Staatszweck zu verwürklichen. Von Nothwendigkeit aber kann nur dann die Rede seyn, wenn der in Frage stehende Zweck auf andere Weise gar nicht erreicht werden könnte; und es versteht sich von selbst, dass die Beschränkung des Einen nicht blos den Zweck haben darf, einem Andern einen grössern Vortheil bei gleichbleibender Leistung für Staat und Volk zu verschaffen.

Ehe nun aber untersucht werden kann, ob diese Bedingungen einer Rechtsbeschränkung zu Gunsten eines Staatszweckes im vorliegenden Falle vorhanden sind, müssen erst zwei Vorfragen erledigt werden.

Die erste derselben ist die, ob eine in den Händen eines Privaten befindliche Postanstalt (wie namentlich also die taxische) als ein öffentliches Institut, ihr Zweck als ein Staatszweck betrachtet werden kann? Die Nothwendigkeit einer vorgängigen Erledigung dieser Frage fällt in die Augen, da, wenn sie verneint werden müsste, alle weitere Untersuchung überflüssig wäre, indem aus Gründen des öffentlichen Rechtes nur über öffentliche, nicht aber über Privat-Zwecke und Verhältnisse entschieden werden kann. In der Sache selbst kann übrigens nicht wohl ein begründeter Zweifel obwalten. Eine gewisse Anzahl von deutschen Staaten hat allerdings für gut befunden, das nutzbare Eigenthum und die Verwaltung ihrer Posten einem Privatmanne zu überlassen. Allein einmal haben diese Staaten das Obereigenthum, die Gesetzgebung, Gerichtsbarkeit und Polizei dieser Posten sich vorbehalten: sie vertreten sie

gegen auswärtige Staaten, sie bezeichnen sie schon äusserlich als Staatsanstalt. Und zweitens wäre eine Post auch ohne diese positiven Bestimmungen immerhin eine öffentliche Anstalt, ihr Zweck öffentlicher Natur. Diese Art von Förderung der Nachrichten und Personen ist eine polizeiliche Aufgabe des Staates, welche er etwa an seiner Stelle durch einen Privaten besorgen lassen kann, welche damit aber nicht aufhört, für die Gesammtheit und in ihrem Interesse zu bestehen. In rechtlicher Beziehung ist es eine untergeordnete Frage, wer den etwaigen Geldgewinn bezieht und die Geschäfte besorgt. Auch da also, wo es sich von Rechtsbeschränkungen Dritter zu Gunsten einer solchen Post handelt, wird anstandlos das öffentliche Recht Anwendung erleiden. [1])

Eine zweite Vorfrage aber ist, ob eine Rechtsbeschränkung zu Gunsten eines Staatszweckes nicht blos gegen Privaten, sondern auch gegen andere öffentliche Anstalten zulässig sei? Auch hier bietet wohl die Antwort keine ernsthafte Schwierigkeit dar. Da die verschiedenen Staatszwecke neben einander erreicht werden müssen, so kann der Umstand, dass es eine öffentliche Einrichtung ist, welche zu Gunsten einer andern öffentlichen Anstalt eine Beschränkung erleiden soll, an sich noch kein Grund zur Abweisung der Verbindlichkeit hierzu seyn. Wäre dem also, so würde die Erreichung der verschiedenen Staatszwecke von der zufälligen Priorität ihrer Einrichtung abhängen, und eine spätere Verbesserung häufig unmöglich werden, blos weil man bei einer frühern Einrichtung dieselbe noch nicht in Aussicht genommen hätte. Ferner wäre dadurch ausgesprochen, dass die ganze Gesellschaft zur Erreichung ihrer eigenen Zwecke geringere Opfer zu bringen schuldig sei, als sie einzelnen ihrer Mitglieder zumuthen dürfe. Beides aber wäre offenbar absurd. Nur versteht sich, dass die Verpflichtung zur Rechtsbeschränkung in dem Falle

---

1) Wir besorgen nicht die Einwendung, dass wir durch diese Sätze mit uns selbst in Widerspruch gerathen, indem wir die taxische Post immer als Privatpost bezeichnet haben. Dieses ist nur geschehen, um darauf aufmerksam zu machen, dass die Leitung und der Ertrag der Anstalt nicht in den Händen des Staates sei, somit auch in privativem Interesse geschehe. Der Zweck und die Bedeutung der Post dagegen sind und bleiben unter allen Umständen öffentlicher Natur.

nicht eintritt, wenn dadurch ein wichtigerer Staatszweck wesentlich beeinträchtigt würde. Ueber die Richtigkdit dieser Sätze aber kann um so weniger Zweifel obwalten, als diess Alles in der Würklichkeit vielfach und in allen Ländern so gehalten wird. Gemeinden, Staatsdomänen, Regalien, Kirchen sind öffentliche Anstalten: allein es werden ihnen Rechtsbesehränkungen zugemuthet, so bald die Erreichung wichtiger Staatszwecke hierdurch bedingt ist. Die Eigenschaft der öffentlichen Anstalt hindert also an sich die Beschränkung einer Eisenbahn zu Postzwecken nicht. Nur kann sie verlangen, unwichtigeren Zwecken nicht zum Opfer gebracht zu werden, oder gar nur, auf ihre Kosten, den Ertrag der Posteinkünfte steigern zu müssen.

Nunmehr kann ungehindert zur Hauptfrage übergegangen werden. Diese ist aber: ob eine Beschränkung der Eisenbahn zur Erreichung von Postzwecken nothwendig ist, und ob diese letzteren Zwecke von grösserer allgemeinerer Bedeutung sind, als die ihnen zu lieb zu verletzenden Interessen der Bahn?

Hier muss denn, soll Klarheit in die Sache kommen, nothwendig unterschieden werden zwischen Benützung der Bahn zu Postzwecken und Beschränkung der Rechte der Bahn zu diesem Behufe.

Dass eine Post, welche ihrer Aufgabe genügen will, Briefschaften, Gepäcke und Menschen möglichst schnell und oft zu befördern, nicht umhin kann, eine Eisenbahn zu benützen, welche in ihrem Bereiche liegt, ist oben bereits bemerkt worden. Dieses neue Verbindungsmittel wird sie in ein ganz neues Stadium der Entwicklung und Gemeinnützlichkeit bringen. Allein hieraus ergiebt sich zunächst nur eine Verpflichtung der Post, nicht aber eine der Eisenbahn. Die Aufgabe der ersteren ist es, ihre Einrichtungen so zu ändern, dass sie mit dem Betriebe der Bahn in Einklang stehen. Der Bahn kann vorläufig nur angemuthet werden, dass sie (was sich aber bei ihr, als einer öffentlichen Anstalt, ganz von selbst versteht,) die Benützung der Post nicht zurückweist, so lange diese die gewöhnlichen Bedingungen, z. B. des Tarifs, der Uebergabsförmlichkeiten u. s. w., wie jeder Andere einhält. Zu einer Verminderung ihrer gewöhnlichen Forderungen blos zu Erhöhung der Posteinkünfte ist dagegen lediglich kein Zwangsgrund für sie vorhanden: so wie auch jede andere Be-

günstigung, welche die Post etwa wünschen möchte, als z. B. die Ueberlassung eigener Wagen, abgesonderter Räume in den Bahnhöfen u. dgl., nur im Wege des freien Vertrages zu Stande zu kommen hat. Selbst wenn der Post die Benützung der Bahn theurer zu stehen kommen sollte, als die bisherige Förderung auf den Landstrassen mit stationenweise gewechselten Pferden, wäre diess kein Grund zu einem Rechtsanspruche an die Bahn, sondern eben die Nothwendigkeit eines Opfers zu einer Verbesserung des bisherigen Zustandes. So wenig die Post, wenn eine neue bessere Gattung von Wagen erfunden würde, bei Annahme derselben dem Stellmacher, Sattler u. s. w. zumuthen könnte, wohlfeiler für sie zu arbeiten, weil sie eine grosse Ausgabe für das Publicum zu machen habe; so wenig kann sie von der Bahn die Uebernahme eines Theiles des Mindergewinnes verlangen.

Anders verhält es sich mit einer Zwangsbeschränkung der Bahn. Von solcher kann nur dann die Rede seyn, wenn, und so weit es sich ausweisst, dass die Post nicht im Stande ist, eine Berücksichtigung nothwendiger Forderungen von dem freien Willen der Bahnverwaltung zu erzielen. Diess kann denn nun allerdings in mehr als einer Beziehung stattfinden. Die ganze Einrichtung einer Post macht die Festhaltung gewisser Abgangs- und Ankunftszeiten zur unerlässlichen Forderung. Benützt sie nun zu ihren Cursen eine Eisenbahn, so dürfen die Fahrzeiten derselben nicht nach dem Belieben der Bahnverwaltung und in keinem Falle häufig geändert werden. Wenn eine Eisenbahn von der Post nur auf der Zwischenstrecke eines Curses benützt wird, so würde eine grosse Störung entstehen, wenn die Bahn nicht die Wagen der Post befördern wollte. Ferner muss die Post sicher seyn, dass die Bahn alle Personen und Waaren, welche sie auf die Bahn liefert, um sie an einem bestimmten Puncte auf ihre Weise weiter zu fördern, unbedingt annimmt, indem sie sonst ihr Versprechen der Ueberlieferung zu bestimmter Zeit und in ununterbrochener Weise nicht erfüllen könnte, somit in ihrem Wesen zerstört würde. Und so vielleicht noch Anderes. Kann also in Beziehung auf solche für die Post wesentliche Puncte die Bahn zu keinem bindenden Vertrage bewogen werden, dann ist letztere allerdings berechtigt, von einem Staate Hülfe, d. h. eine Beschränkung der Freiheit des Bahnbetriebes zu den bezeichneten

Zwecken, zu verlangen. Die einzigen haltbaren Weigerungsgründe wären, wenn die Bahn zeigen könnte, entweder dass eine in Frage stehende Beschränkung sie an der Erreichung wesentlicher Zwecke hindern, sie also zu Gunsten einer andern öffentlichen Anstalt vernichtet werden würde; oder wenn sie wenigstens nachzuweisen vermöchte, dass der ihr zugehende Nachtheil entschieden bedeutender und auch für das Publikum fühlbarer wäre, als der für die Post zu erzielende Vortheil. Ersterer Beweis freilich wird in der Regel nicht zu liefern seyn, da die Beschränkungen verhältnissmässig unbedeutend sind, und eine Erreichung der wesentlichen Aufgaben darneben gar wohl möglich ist. Leichter könnte die Nachweissung des der andern Einrede unter Umständen werden. Wenn z. B. eine Eisenbahn zunächst für einen bestimmten Nachbarschaftsverkehr erbaut ist, dieser aber seiner Natur nach die Einhaltung gewisser Fahrzeiten erfordert, so könnte sehr wohl eine Aenderung derselben aus Rücksicht auf irgend einen, vielleicht nicht einmal bedeutenden, Postcurs höchst nachtheilig für die Bahn und für das Publikum würken. Eben so, wenn die angemuthete Abwartung eines Postcurses einer ausgedehnten Bahn die Erreichung des Endzieles an demselben Tage unmöglich machte, und so weiter. Hier hat eine unbetheiligte Staatsbehörde gerecht abzuwägen und darnach zu entscheiden. Jeden Falles aber ist zweierlei bei einer solchen gezwungenen Ineinanderpassung von Posten und Bahnen zu beobachten. Erstens unterliegt es natürlich keinem Zweifel, dass die Bahn für jeden erlittenen erweislichen Schaden von der Post volle Entschädigung verlangen darf. Diess erfordern die einfachsten Grundsätze des Rechtes und, in den meisten Staaten, überdiess bestimmte positive Gesetze. Wer wird z. B. läugnen wollen, dass eine Gemeinde, welche zu einem Staatszwecke, einer Strasse etwa, von ihrem Eigenthum abtreten soll, zwar sich dessen nicht weigern kann, allein zu einer Entschädigung berechtigt ist? Und aus welchen Gründen soll eine Eisenbahn nachtheiliger, ungerechter behandelt werden, als eine andere gesellschaftliche Gestaltung? Zweitens aber sind die sämmtlichen Bedürfnisse und Verhältnisse des Verkehres zu beachten, nicht blos die der Post, und die Bestimmungen so zu geben, dass sie den

möglich grössten Vortheil gewähren. Wenn also, wie jetzt schon der Fall ist, und immer häufiger seyn wird, sowohl eine Post, als eine Dampfschifffahrt in Verbindung mit einer Eisenbahn gesetzt werden sollen, die Forderungen dieser beiden aber unter sich verschieden sind, so kann nur die relative Wichtigkeit beider Verkehrsmittel den Ausschlag über die Bevorzugung geben. Höchst verkehrt und einseitig ist es, wenn die Post nur sich als wichtig und desshalb berechtigt glaubt, während sie doch von verschiedenen neuen Erfindungen und Einrichtungen entschieden überflügelt ist. [1]) Zum Schlusse sei dabei noch bemerkt, dass es in diesen Verpflichtungen einer Eisenbahn keinen Unterschied machen würde, wenn dieselbe mit der Post im Wesentlichen concurrirt (wie das Recht hierzu oben nachgewiesen worden ist). So lange die Post neben der Eisenbahn besteht, ist sie eine öffentliche Anstalt, welche berechtigt und verpflichtet ist, ihre Zwecke in möglichster Vollständigkeit zu erfüllen, und welcher also auch die Mittel dazu eröffnet seyn müssen. Dass diese Mittel gerade gegen die neu entstandene mitwerbende Einrichtung geltend zu machen sind, ist von keiner rechtlichen Bedeutung. Höchstens möchte die Mitwerbung der Eisenbahn die Folge haben, dass häufiger ein Fall eintritt. in welchem einer verlangten Beschränkung vom Staate nicht Folge gegeben wird, weil das der Eisenbahn dadurch zugehende Hinderniss von grösserem Nachtheile für das Publikum wäre, als die Nichterfüllung des Postzweckes. Die Grösse des Verkehres der in Frage stehenden Art, wie sich derselbe zwischen beiden Anstalten getheilt hätte, müsste in solchem Falle entscheiden; und nicht immer freilich würde der Vorzug auf Seiten der Post seyn.

Diess die Beantwortung der Frage. Dass sie, vom Standpuncte der Rechtstheorie anders ausgefallen ist, als die deutschen Staaten sie bis jetzt practisch zu lösen für gut fanden, kann natürlich das Urtheil über ihre Richtigkeit nicht bestimmen. Höchstens mag diese Verschiedenheit einen Zweifel erwecken, ob in künftig eintretenden Fällen die Forderungen der Theorie würklich werden zu erzielen seyn.

---

1) Ganz begründete Bemerkungen in dieser Richtung so in dem „Promemoria," S. 7 fg.

Dass aber die von uns gegebene Antwort jeden Falls keine practische Unmöglichkeit enthält, sie der beliebte Vorwurf, theoretisch zwar richtig, im Leben aber unausführbahr zu seyn, nicht verdient, beweist unwiderleglich das Beispiel von England. Dort benützt die Post die Eisenbahnen auf die umfassendste und sinnreichste Art; allein sie muthet ihnen keine Rechtsbeschränkungen zu, sie verlangt keine unentgeldliche Leistungen, u. s. w., sondern sie schliesst freie Verträge, und ihre Bezahlungen sind ein wesentlicher Theil der Bahneinnahmen. Beide Theile aber, und ebenso das Publikum, sind gleichmässig zufrieden. Wir unsers Theils gehen nun nicht einmal so weit; sondern finden in Nothfällen Beschränkungen gerechtfertigt. Wie sollten solche Grundsätze nicht ausführbar seyn?

Es sei uns nur noch gestattet den vorstehenden Erörterungen zwei kurze Bemerkungen beizufügen:

Erstens drücken wir selbst die Ueberzeugung aus, dass es uns nicht werde gelungen seyn, zu vorsthehenden Ausführungen und Bemerkungen allgemeine Zustimmung zu erwerben. Es kann diess in der That nicht wohl der Fall seyn bei den Anhängern und Genossen der taxischen Post. Es wäre aber eine unwürdige, und nach dem Gesagten auch eine völlig nutzlose Heuchelei, wenn wir uns stellten, als bekümmere uns Letzteres. Wir ziehen unsere entschiedendste Abneigung gegen diese ganze Anstalt keineswegs in Abrede, und sind völlig zufrieden, wenn ihre Freunde gerecht genug sind, zuzugeben, dass wir kein Gesetz verdreht haben, um zu Schlüssen zu kommen, welche uns angenehm, d. h. der taxischen Post und ihren Anmassungen ungünstig, seyn mussten. Eben diess wollten wir ja zeigen, dass die unvortheilhaftesten Folgerungen unmittelbar aus anerkannten Rechtssätzen herrühren. Dass unsere schwache Stimme der reichen und mächtigen Anstalt nicht viel anhaben wird, wissen wir wohl; allein wir thun einmal, was in unsern Kräften steht.

Zweitens kommen wir auf eine Bemerkung zurück, mit welcher wir begannen. Das oben Ausgeführte wird bewiesen haben, dass die Erbauung von Eisenbahnen allerdings auch das Recht berührt. Täuschen wir uns nicht, so zeigen die abgehandelten Puncte, dass keine uninteressanten Fragen zu lösen sind; auch kann dem rechtskundigen Leser nicht entgangen seyn, dass die wenigsten hier auch

nur berührt worden sind. Es würde uns nicht wenig schmeicheln, wenn wir einen Anstoss gegeben hätten zu umfassenderer Bearbeitung des Gegenstandes. Allerdings hat bei jeder neuen Erscheinung erst eine längere Erfahrung die sämmtlichen Fragen zu Tage zu fördern, welche rechtlich oder aus sonst einem Gesichtspuncte entschieden werden müssen; das Leben ist immer scharfsinniger als der feinste Theoretiker. Allein unbestreitbar ist auch auf der andern Seite, dass eine frühe wissenschaftliche Durchforschung und Zurechtlegung das Leben fördert, indem es dasselbe über sich klarer macht.